

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФГБОУ ВО «Уральский государственный педагогический университет»
Институт социального образования
Факультет международных отношений и социально-гуманитарных коммуникаций
Кафедра рекламы и связей с общественностью

Международно-правовой статус Арктики: стратегии приарктических государств

ОП ВО «41.03.05 – Международные отношения»

Выпускная квалификационная работа

Выпускная квалификационная работа
допущена к защите
Зав. кафедрой рекламы и связей с
общественностью

дата А.В. Коротун,
канд. пед. наук, доцент

Руководитель ОПОП:

А.В. Коротун,
канд. пед. наук, доцент

Исполнитель:
Велиева Зарина Финязовна,
студент 408 группы
очного отделения

дата подпись

Научный руководитель:
Попп Иван Александрович,
кандидат исторических наук, доцент
кафедры рекламы и связей с
общественностью

дата подпись

Екатеринбург 2016 г.

Оглавление

	с.
Введение	3
Глава 1. Освоение Арктики: теоретико-методологический подходы	8
1.1 Политический реализм: сила и интересы приарктических государств.....	8
1.2Международно-правовые аспекты освоения Арктики: споры за территорию	22
1.3 Наднациональные органы как ведущие инстанции в спорах об Арктике	38
Глава 2. «Влекущая» Арктика: стратегии приарктических государств .	53
2.1 Характеристика действий основных игроков приарктического пространства	53
2.2 Северный морской путь как ведущий проект освоения Арктики	69
2.3 Развитие приарктического пространства в 2016 - 2025 гг.: ситуационный анализ.....	86
Заключение	98
Список используемой литературы и источники.....	103
Приложения	115

Введение

Конец XX – начало XXI вв. – это новая веха мировых политических процессов, который обусловлен появлением новых центров силы, усилением глобальных тенденций развития человечества. Очевидна также эскалация мировых угроз и вызовов. Одним из таковых современных вызовов по праву считается ограниченность природных ресурсов, в том числе углеводородных, пресной воды, земель сельскохозяйственного назначения и других условий жизнедеятельности человечества. Более того, ситуация усложняется ростом мировой экономики и населения Земли и, как следствие, большим потреблением энергоресурсов. И как следствие, острой борьбой за эти источники. По прогнозам аналитиков, в ближайшие несколько десятилетий углеводородная энергетика будет по-прежнему играть ключевую роль среди других традиционных энергоносителей [Стратегический глобальный прогноз 2030, 2011, с.164]. Тот факт, что энергетическая сфера носит политический характер - не требует особых подтверждений. Поэтому развитие мировой экономики самым тесным образом взаимосвязана со способами обеспечения энергетической безопасности, которая, как правило, осуществляется различными методами, в том числе политическими. Надежное и стабильное обеспечение энергоресурсами является важным внешне - и внутриполитическим приоритетом у большинства государств мира, что оказывает существенное влияние на глобальные политические процессы.

Наиболее перспективным районом, с точки зрения разведки и разработки новых богатых районов с запасами углеводородов признается Арктический регион.

Освоение природных ресурсов Арктического региона, может в значительной мере изменить как региональную, так и глобальную геополитическую обстановку в целом. Безусловно, основную геополитическую и геоэкономическую выгоду получают прибрежные страны региона: Россия, США, Канада, Норвегия и Дания/Гренландия. Более того,

Россия может в значительной мере усилить свои геополитические позиции, обрести статус мощной морской державы с широким выходом в Мировой океан, в том числе для осуществления необходимых операций ее военно-морского флота, а также для судоходства судов гражданского назначения. Но стоит отметить, что политика со стороны России может вызвать сопротивление со стороны других акторов. Таким образом, рост геополитического соперничества приарктической «пятерки» не оставляет сомнений в том, что Арктике в XXI веке суждено стать серьезным узлом международных противоречий. В частности его международно-правовой статус. Именно этим обусловлены *актуальность и практическая значимость исследования.*

Объект - Арктический регион в системе международных отношений.

Предметом исследования является международно-правовая деятельность приарктических государств в Арктике.

Хронологические рамки берут свое начало с 1909 года, когда Канада впервые закрепила за собой какой-либо территории на юридическом поле и по 2015 год, когда приарктические страны запретили промышленное рыболовство в регионе.

Территориальные рамки охватывают регион Арктический регион и приарктические страны: Россию, США, Канаду, Данию и Норвегию.

Степень изученности темы. Многими исследователями уделено внимание анализу международного морского права и национального законодательства приарктических государств относительно морского пространства. Таким образом, мы попытались выделить ключевые проблемы правового регулирования морских вод в регионе, одной из которых является статус отдельных водных пространств Арктики, включая внешние границы континентального шельфа Российской Федерации и других арктических государств. Из российских исследований таковыми являются работы Сергунина А.Р., Вылегжанина А.Н., Губанова А.И., Гудева П.А., Казмина Ю.Б., Валеева Р.М., Абдуллина А., Дьяковой Н.А. и др. Различные правовые

проблемы Арктики анализируются в работах западных ученых Байерза М., Антрим К. и др.

Выявить ключевые действия и приоритеты внешней политики в Арктике помогли труды Ивашенцова Г., Комиссиной И.Н., Конышева В.Н., Сергунина А.А., Селина В.С., Фадеева А., Филатова С. и др.

Основным сюжетом работ Богоявленского В.И., Богоявленского И.В., Боровского Ю., Истоминой А., Павловой К., Филатовой С., Борджерсона С. являются проблемы, перспективы и текущее состояние ресурсообеспеченности региона.

Большое внимание к транспортному потенциалу Арктики проявляли такие исследователи Селин В.С., Конышев В.Н., Сергунин А.А., Картунова М.В., Храмчихин А., Антюшина Н.М., Рукша В.В., Антрим К. и др.

В работе использованы такие *методы исследования* как историко-описательный метод, с помощью которого были изложены основные события и процессы, формирующие создание международно-правовой базы, метод классификации, благодаря которому мы структурировали основные понятия; картографический метод, который позволил наглядно рассмотреть территориальный охват региона, его перспективные морские пути; общенаучные методы, включающие в числе прочих подходов сравнение, обобщение, описание и сценарный анализ, благодаря которому нам удалось спрогнозировать возможные стратегии развития региона. Совокупность данных методов помогает подробно изучить рассматриваемый исторический период, выявить его особенности, выполнить поставленные задачи и достигнуть цели исследования

Источниковая база исследования. В процессе работы нами использована большая нормативно-правовая база. Прежде всего, это документы универсальных и региональных международных организаций: ООН, Арктического Совета, «Северного измерения» Европейского союза, НАТО и т.д. Фундаментальное значение для исследования имеют Конвенция ООН по международному морскому праву 1982 г. и Илулиссатская

декларация. Анализ этих документов позволил выявить особенности правового статуса и режима использования водных пространств Арктической зоны. Сам факт существования стратегий приарктических государств не оставляет сомнений в том, что регион превращается в важнейшую проблему мировой политики и международных отношений XXI века.

Правительственные документы приарктических стран отражены, прежде всего, национальными стратегиями в Арктическом регионе.

Цель исследования – изучить международно-правовой статус Арктики и внешнеполитические стратегии приарктических государств для выявления возможных сценариев взаимодействия в рассматриваемом регионе. Для достижения этой цели ставятся следующие задачи:

- проанализировать ключевую теоретическую парадигму;
- изучить международно-правовые аспекты;
- проследить деятельность и структуру наднациональных органов;
- охарактеризовать действия основных игроков в регионе;
- рассмотреть и дать оценку ведущей транспортной судоходной магистрали Арктического региона;
- провести анализ возможных сценариев развития приарктического пространства в 2016-2025 гг..

Поставленные задачи предопределили *структуру* работы. Она состоит из введения, двух глав, включающих в общей сложности шесть параграфов и построенных по проблемно-хронологическому принципу, заключения, списка литературы и приложений.

Во введении представлена актуальность данной темы, предмет и объект изучения, а также цели и задачи работы.

В первой главе рассматриваются и раскрываются основные аспекты теории реализма, споры в регионе и возможные пути их решения, с помощью существующей нормативно-правовой базы. Помимо этого, выявлено место и роль наднациональных органов в Арктике.

Во второй главе дана характеристика деятельности приарктических государств, особое внимание уделено перспективному морскому пути региона, а также проведен SWOT-анализ, благодаря которому нам удалось спрогнозировать возможные пути развития приарктического пространства.

Глава 1. Освоение Арктики: теоретико-методологический подходы

1.1 Политический реализм: сила и интересы приарктических государств

Международные отношения с давних времен занимают особое положение не только в жизни любого государства, но и общества и отдельного человека. Возникновение наций, образование границ между государствами, формирование и преобразование политических режимов, становление различных социальных институтов, обогащение культур, развитие искусства, науки, технического прогресса и экономики тесно связаны с торговыми, финансовыми, культурными и иными обменами, межгосударственными союзами, дипломатическими связями и военными столкновениями - или, иначе говоря, с международными отношениями. Их значение возрастает еще больше в наши дни, когда все страны вплетены в плотную, разветвленную сеть разнообразных взаимодействий, которые влияют на объемы и характер производства, виды создаваемых товаров и цены на них, на стандарты потребления, на ценности и идеалы людей.

На основе сказанного становится ясно, что на современном этапе возрастает необходимость в теоретическом осмыслении международных отношений, анализе происходящих процессов и последствий которые они за собой влекут. Данную деятельность мы будем осуществлять с точки зрения существующих в политической науке теорий.

Существующие ныне в международно-политической науке теории и взгляды в конечном итоге можно свести к трем известным фундаментальным парадигмам: реалистской, либеральной и неомарксистской. Каждая из этих теорий исходит из своего понимания природы и характера международных отношений. Данные парадигмы, естественно, не исчерпывают содержания теории международных отношений. Как отмечает ректор МГИМО, российский дипломат, историк и политолог Торкунов А.В. в рамках

международно-политической науки указанные три теории рассматриваются как «базовые» [Торкунов А.В., 1999, с.49]. В основе же деления на парадигмы лежит представление о главных субъектах политики и совокупности их базовых принципов [Конышев В.Н., 2004, с.12].

Безусловно, с течением времени каждая из выше указанных теорий претерпела ряд трансформаций. Появились новые взгляды, разветвления и, соответственно, их представители, которые трактовали происходящие процессы под иным углом. В рамках нашего исследования мы подробно будем рассматривать и опираться на школу политического и геополитического **реализма**.

Идейные истоки политического реализма следует искать в работах Фукидида, Макиавелли Н., Гоббса Т. и др. Считать этих мыслителей родоначальниками школы реализма (классический реализм) позволяет сходство основных представлений о причинах межгосударственных войн и конфликтов, о человеческой природе, о значении военного могущества, о морали и прочее. Относительно систематизированные представления о международных отношениях и международной политике формируются в работах деятелей Возрождения.

Аналогичную оценку дает Цыганков А.П. Он обозначает реализм как старейшее из направлений в анализе международной политики. Истоки которого можно найти в «Государе» Макиавелли Н. и в «Истории Пелопонесской войны» Фукидида (431 г. до н.э.) [Цыганков П.А., 2007, с.18]. Конышев В.Н. в своих исследованиях также пишет: «Идеи реалистов опираются на представительную научную традицию, восходя к трудам Фукидида и Никколо Макиавелли» [Конышев В.Н., 2004, с.12].

Макиавелли рассматривает человека в качестве некоего социального явления, как единица, - неизмеримо меньшее, чем целое - государство. При этом Макиавелли не строит иллюзий насчет человеческой натуры: «Люди неблагодарны, изменчивы, лицемерны, трусливы перед опасностью, жадны до наживы». Но человек может улучшаться под воздействием благоприятных

условий вплоть до достижения высокого уровня храбрости и героизма [Рутенберг В.И., 1973, с.372]. Взаимодействие людей в обществе Макиавелли переносил на отношения между государствами, поэтому он считал войну неизбежным явлением, обусловленным природой человека, его склонностью к применению силы и испорченностью общественных нравов. Государства в своей внешней политике должны руководствоваться соображениями интереса и выгод. Реальным фактором политики Макиавелли признавал только силу. Принимая решение о начале войны, государства не должны связывать себя никакими обязательствами морального или политического свойства.

Значительный вклад в осмысление международных отношений с точки зрения реализма внес английский мыслитель XVII века Томас Гоббс (1588 – 1679). Знаменитый принцип Гоббса об эгоистической природе людей, их неискоренимом стремлении к власти и доминированию базируется на учении естественного права. Общественные отношения между людьми в силу неравенства их возможностей, соперничества, взаимного недоверия, укладываются в его формуле: «война всех против всех», ибо по своей природе «человек человеку - волк» [Гоббс Т., 1997, с.319]. Это естественное состояние человека вне общества. Однако, в перспективе оно может привести к самоуничтожению. Единственной альтернативой ему является заключение общественного договора, итогом которого стало рождение государства. Согласно теории Гоббса, государство – это мифическое чудовище Левиафан: его душа – власть, его члены – правители, его кровь – деньги. Участники договора добровольно передают ему свое право на свободу, ограничивают себя законом и обязываются соблюдать его. Главной же задачей государства является не допустить конфликт внутри общества и обеспечить защиту национальных интересов. Причинами внешних конфликтов и угроз является все та же человеческая природа, то есть, государства стремятся к соперничеству, господству а не к сотрудничеству. Регулятором межгосударственных отношений является могущество, сила, а сами

государства напоминают гладиаторов, которые держат наготове оружие и настороженно следят за поведением друг друга.

К «представителям классического реализма», Конышев относит Гоббса Т., Клаузевица К., Мэхэна А. и Спайкмена Н.. Как считает автор, становление реализма как теоретического направления в области изучения международных отношений произошло в середине XX века. Среди его представителей наиболее известны имена Карра.Э., Моргентау Г., Кеннана Дж., Киссинджера Г., Томпсона К, Нибура Р. и др. [Конышев В.Н., 2004, с.29].

В целом, реалисты рассматривают международные отношения как сферу борьбы за власть между государствами в условиях «анархии». Использование подобной метафоры в границах того поля, в котором формируется система международных отношений, подразумевает отсутствие правил, норм и надгосударственных институтов, способных поставить под сомнение главенство и власть государств. Под властью здесь понимается прежде всего способность добиваться своего, измеряемая главным образом количеством и качеством военно-силовых и экономических ресурсов. Реалисты убеждены, что интересы государства превыше всего, и если государству предоставляется возможность увеличить свои власть и ресурсы, то никакие международные нормы или организации его в этом не остановят. Цыганков также сравнивает подобную политику, с ролью современных институтов - ООН, НАТО, ВТО и других международных организаций - они хороши до тех пор, пока отвечают национальным интересам Америки и плохи, когда вступают с этими интересами в противоречие [Цыганков П.А., 2001, с.19].

Важным для нашего исследования представителем геополитического реализма, является основоположник теории морской силы, контр-адмирал и американский военно-морской теоретик - Альфред Мэхэн (1840-1914). В 1890 году в свет вышла его книга «Влияние морской силы на историю. 1660-1783 гг.». Помимо рождения новой теории, книга внесла огромный вклад в

восприятие и политику по отношению к морскому пространству. В ней он объясняет почему превосходство на море является залогом благополучия и независимости государства. Впоследствии эта теория превратила США в мирового гегемона.

Теория морского могущества Мэхэна гласит: наращивание морского потенциала – основная доминанта, определяющая первостепенные задачи государства, целью которых является сведение к нулю не только возможность поражения в возможной войне а более того, самому быть постоянным источником опасности для других стран

Мэхэн считал, что морская торговля, которая испокон веков является основой развития экономики, должна быть защищена военным флотом, для которого в свою очередь следует создать развитую инфраструктуру. По его мнению, военный флот без морской торговли нужен стране, стремящейся к ведению военных действий с наступательными целями, т.е. с целью захвата заморских территорий. Сегодня определение морской мощи государства значительно полнее. Но в конце XIX в. деятельность стран в Мировом океане ограничивалась морскими перевозками». Он также подчеркивал, что торговля на морском пространстве несет большую ценность и является причиной многих войн в борьбе за «выгодную морскую торговлю»: «Столкновение интересов, раздражение, порождавшееся попытками добиться большей доли в выгодах морской торговли, если не захватить ее полностью, приводили к войнам» [Мэхэн А.Т., 2002, с.238].

Важнейшим элементом инфраструктуры Мэхэн признавал развитую систему базирования: ее следовало распространить по возможности во всех важнейших районах Мирового океана.

Наиболее выгодным, по его мнению, являлось островное положение государства, стремившегося к морскому могуществу, с протяженной береговой линией, изрезанной заливами, бухтами и гаванями, особенно расположенными в устьях судоходных рек, где можно развернуть строительство портов и военно-морских баз [Доценко В.Д., 2012, режим

доступа: <http://militera.lib.ru/science/mahan1/15.html> (дата обращения 17.04.2016)].

Кроме того, в своей книге Мэхэн выдвинул 6 основополагающих условий, которые влияют на морскую силу наций:

- Географическое положение.
- Физическое строение.
- Размеры территории.
- Численность народонаселения.
- Национальный характер.
- Характер правительства [Mahan A.T., 1890, p.88].

Важно упомянуть Хэлфорда Маккиндера (1861-1947), британского географа, историка и теоретика международных отношений, который в 1904 г. в своей статье «Географическая точка опоры в истории» («The Geographical Pivot of History») выдвинул новую теорию. Суть его геополитической концепции заключается в следующем: существует некая осевая зона или же «Хартлэнд», которую с внешней стороны огибает «большой внутренний полумесяц». Именно этот Хартлэнд играет доминирующую роль и имеет наибольшую геополитическую значимость, благодаря труднодоступности для военно-морского и торгового флотов морских держав, а также обладает крупным запасам природных ресурсов. Овладение данным «осевым регионом» является необходимым условием мирового господства. И согласно его идее подавляющее число территорий Хартленда представляет собой большую часть России и Центральной Азии (Приложение 1).

Хотя, по мнению Маккиндера, морская мощь и играет значительную роль в расстановке сил на мировой арене, но развитие сухопутных и воздушных коммуникаций в значительной степени обесценивают её эффективность, поскольку для соответствующего поддержания с каждым разом необходимо все большее количество и все более дорогих морских баз.

Поэтому могущества над мировым островом относительно проще добиться великим континентальным державам.

Таким образом, своим мировоззрением Маккиндер обратил внимание на уникальное геополитическое положение России, занимающее ключевую стратегическую позицию. Он писал, что Россия «может наносить и одновременно получать удары со всех направлений, за исключением севера». И социальная революция не в состоянии «изменить ее отношения к великим географическим границам ее существования» [Дугин А., 2000, с.178].

Другим значимым для нашего исследования является отец-основатель теории политического реализма, американский профессор Чикагского университета - Ганс Моргентау (1904-1980). С точки зрения Моргентау Г. международные отношения представляют собой арену острого межгосударственного противоборства. В основе всей деятельности стран на международной арене заложено стремление к возрастанию своей власти, или силы и сведению ее к минимуму у других. При этом понятие «власть» трактуется в самом широком значении: как военная и экономическая мощь государства, гарантия его наибольшей безопасности и процветания, славы и престижа, возможности для распространения его идеологических установок и духовных ценностей. Два основных пути, на которых государство обеспечивает себе власть, и одновременно два взаимодополняющих аспекта его внешней политики - это военная стратегия и дипломатия. Первая из них трактуется как продолжение политики насильственными средствами. Дипломатия, напротив, представляет собой мирную борьбу за власть. В современную эпоху, согласно Моргентау, государства проявляют потребность во власти применяя термины т.н «национального интереса». Результатом стремления каждого государства к максимальному удовлетворению своих национальных интересов является установление на мировой арене определенного баланса сил, который представляется единственным способом обеспечить и сохранить мир. То есть, состояние

мира - это и есть состояние некоего равновесия сил между государствами. [Цыганков П.А., 2007, с.21].

Согласно Моргентау, есть два фактора, которые способны удерживать стремления государств к власти в каких-либо рамках - это международное право и мораль.

В своем известном труде под названием «Политические отношения между нациями: борьба за власть и мир» («Politics among Nations. The struggle for Power and Peace») он выдвинул **6 принципов политического реализма**, которым дает обоснование в самом начале книги: неизменная и далеко не совершенная природа человека; значимость политического действия с точки зрения морали; основной признак политического реализма - концепция интереса; интерес, определяемый как власть/сила, - объективная, универсально обоснованная категория; право, как сдерживающий фактор; государство, как основной актор международных отношений.

Далее мы рассмотрим основополагающие идеи неореалистов. Представители данной научной школы восприняли идеи реалистов о роли государства в международной политике. Но неореалисты сделали шаг вперед: они ввели в научный обиход исследование тех структур, которые образуют суверенные государства, например, различных межгосударственных союзов и межправительственных организаций [Лебедева М.М., 2004, с.100]. Их роль и влияние в международных отношениях и мировой политике возрастают с каждым днем, что нельзя игнорировать без ущерба объективности соответствующих научных исследований. Неореалисты остались верны и некоторым другим фундаментальным научным категориям реалистов - «сила», «баланс сил» и т.д., но внесли при этом свои поправки в их понимание. В частности, категория «силы» рассматривается не только через призму военного превосходства одного государства над другими. Баланс сил, как утверждал Уолтц К., сохраняет свое значение на международной арене, а его важнейшим инструментом признается ядерное оружие.

Если говорить об анализе международной политики на уровне государства, то неореалисты придерживаются в основном положений своих предшественников. Доказывается, что международную политику государства осуществляют, руководствуясь национальными интересами. Ввиду существенной угрозы своей национальной безопасности, государство может прибегнуть к силовому варианту. Большой вклад неореалисты внесли в понимание логики возникновения и эволюции гонки вооружений, проблемы особенно актуальной для XX века.

Вышеописанные нами теории XIX-XX вв. находят свое отражение и в трудах более современных авторов. Так, директор Комитета за правовое регулирование океанов Кейтлин Антрим в своей статье отмечает возросшую роль Арктического региона как для России, так и для иных крупных акторов. Таяние полярных льдов и повышение уровня температурного режима влечет перспективу крупнейших, пока даже неразведанных, запасов нефти и газа заставило опасаться за сохранение суверенности территорий, безопасность и устойчивое развитие региона. Рост ее доступности с энергетическими и природными ресурсами, новыми зонами рыбного промысла, более короткими морскими путями и возможностью судоходства по рекам между Арктикой и центральной частью Евразии будет не препятствовать, а, напротив, способствовать превращению России в крупную морскую державу. В то же время эти изменения приведут к более тесной интеграции России в глобальную торговую и финансовую сеть, к появлению у нее возможности привлекать иностранных партнеров, а также участвовать в международных соглашениях и организациях [Антрим К., 2010, с.44].

Далее она отмечает, что международно-правовые основы, регулирующие владение и управление Арктическим регионом для мирного развития морских путей в Арктике и признания прав прибрежных держав на использование, разработку и защиту минеральных ресурсов в арктических морях заложены в Конвенции по морскому праву, Илулиссатской декларации

и деятельности Арктического совета. Также опирается на таких теоретиков как Мэхэн, Маккиндэр, Бжезинский и Спайкмэн [Антрим К., 2010, с.46].

Военно-силовые, экономические ресурсы, геополитическое положение и прочие характеристики определяют интересы приарктических государств:

США. Американские интересы можно поделить на несколько блоков. Во-первых, как это свойственно морской державе - военно-стратегические интересы. Во-вторых, это связанные с ними интересы обеспечения внутренней безопасности по предупреждению террористических атак или других преступных действий. В-третьих, это политико-экономические интересы. Прежде всего они состоят в расширении присутствия и активизации деятельности, чтобы обеспечить морское могущество США в Арктике. США намерены в рамках юрисдикции по Арктике не только защищать суверенные права над своей исключительной экономической зоной и осуществлять «надлежащий контроль» прилегающей акватории. Высшим национальным приоритетом является свобода перелётов и свобода мореплавания применительно ко всей Арктике, включая Северный морской путь, который проходит вдоль территории России [National Security Presidential Directive (NSPD-66) and Homeland Security Presidential Directive (HSPD-25). Режим доступа: <https://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm> (Дата обращения 14.04.2016)]. Однако, американцы не могут претендовать на часть Арктики юридически, поскольку Вашингтон не присоединился к конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

Для достижения своих целей и защиты интересов США имеют выгодное географическое положение, поскольку их сухопутные границы, в сравнении, например, с Россией больше защищены и менее подвержены нападению. Вдобавок, они являются мощнейшей морской державой, имеют экономический потенциал, сильный характер правительства, военную мощь (в том числе ядерное оружие) и что немаловажно – внутреннюю политическую.

Канада. Наряду с Россией, она является крупнейшим приарктическим государством, что заранее предопределяет ее интересы, цели и задачи. Свое отражение они нашли в документе под названием «Северное измерение внешней политики Канады». Опираясь на него вкратце можно сказать, что интересы канадской стороны заключаются в следующем: поддержание и содействие международному сообществу в усилиях по охране и защите окружающей среды, укрепление торговых связей с арктическими государствами, обеспечение безопасности судоходства по Северо-Западному проходу, решение пограничных споров, всяческое содействие существующим наднациональным органам в регионе. Особым приоритетом внешней политики Канады, согласно The Northern Dimension of Canada's Foreign Policy 2006 являются отношения с Россией. Признается ее роль как фактора стабильности международной системы и одновременно значение Севера для стабильности Российской Федерации [The Northern Dimension of Canada's Foreign Policy. Режим доступа: http://www.international.gc.ca/abouta_propos/oigbig/2005/evaluation/northern_programprogramme_nordique.aspx?lang=eng (Дата обращения 08.05.2016)]. Силы Канады заключаются в следующем: на суше граничит лишь с США, что плодотворно отражается на защищенности ее государственных границ, большая территория, экономическая и внутривластная стабильность.

Россия. В 2013 года Президентом РФ Путиным В. была подписана «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. В ст. III, п.7 приоритетными направлениями развития выделены:

- а) комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации;
- б) развитие науки и технологий;
- в) создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры;
- г) обеспечение экологической безопасности;

д) международное сотрудничество в Арктике;

е) обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в Арктике [Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, 2013, с. 2-3]. Силы России: сильный характер правительства, большая территория и численность населения, внутренняя стабильность, наличие природных ресурсов, национальный дух, эффективная дипломатия, военный потенциал и ядерное оружие.

Дания. Дания, будучи официальным арктическим государством, стремится активно участвовать в делах региона, включая защиту своих экономических и геополитических интересов в Арктике. Формальной основой политики Копенгагена в регионе является Арктическая стратегия 2008 г. Она имеет два основных приоритета - Гренландию и утверждение своего суверенитета в регионе. В случае с Гренландией поставлена задача обеспечить благоприятные условия для её развития путём поощрения местной экономики, охраны окружающей среды, усилий по сохранению самобытной культуры коренных народов, оказания помощи созданию и развитию системы самоуправления. Однако при этом в документе было заявлено, что Дания и впредь будет осуществлять свой суверенитет над Гренландией, в том числе путём присутствия там датских вооружённых сил. Было также подчёркнуто, что Копенгаген намерен решительно отстаивать свои экономические и стратегические интересы и в остальной части Арктики, включая такую сферу, как раздел континентального шельфа. Силы: внутреполитическая и экономическая стабильность, поскольку Дания имеет самую маленькую территорию в сравнении с её «арктическими соседями», то это является её недостатком, также отсутствует ядерное оружие и имеется небольшая численность вооружённых сил.

Норвегия. Основой арктической политики Норвегии является ряд документов. «Баренц-2000»: программа представляет собой совокупность

научно-исследовательских проектов по комплексному изучению перспектив освоения природных ресурсов региона, развития информационных технологий, охраны окружающей среды, здравоохранения и пр. А также Стратегия-2006, которая определила семь основных приоритетов арктической политики Норвегии: 1) утверждение норвежских суверенных прав в регионе (в том числе с помощью присутствия вооружённых сил, береговой охраны и полиции); 2) поощрение научных исследований на и о Крайнем Севере путём создания новых и развития существующих исследовательских центров; 3) охрана окружающей среды и создание условий для устойчивого развития региона; 4) создание благоприятных условий для добычи энергоресурсов в акватории Баренцева моря и развития соответствующего бизнеса как в Норвегии в целом и её северных районах в частности; 5) сохранение жизненной среды и уклада, традиций и культуры коренных народов Севера; 6) развитие контактов между людьми на Крайнем Севере (в таких сферах, как здравоохранение, образование, культура, спорт, молодёжные обмены и пр.); 7) развитие сотрудничества с Россией. Однако следует отметить и некоторыестораживающие моменты в данном документе. Так, в нём не раз говорится о решимости Норвегии использовать «силовые» инструменты для защиты своих экономических интересов в Арктике. В частности, в документе подчёркивалось: «Важно обеспечить присутствие вооружённых сил Норвегии на Крайнем Севере с тем, чтобы обеспечить там её суверенные права, а также возможность участвовать в эксплуатации природных ресурсов». Говорилось также и о необходимости регулярной модернизации вооружённых сил страны (особенно тех его подразделений, которые отвечают за мониторинг морских и воздушных пространств на Крайнем Севере) [The Norwegian Government's Strategy for the High North, 2006. Режим доступа: [/https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/UD/Vedlegg/strategien.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/UD/Vedlegg/strategien.pdf) (дата обращения 01.04.2016)]. Основные силы: внутривполитическая стабильность и стабильная экономика.

Таким образом, главные акторы системы международных отношений для реалистов – государства, отношения между которыми находятся в «естественном состоянии», то есть состоянии анархии, вражды, конфликта. С точки зрения классического и политического реализма можно найти отражение вышеназванных процессов в Арктическом регионе. Основным признаком политического реализма является концепции силы и интересов государств. Интерес, опирающийся на силу, - объективная, универсально обоснованная категория. Свои интересы страна будет отстаивать исходя из имеющихся у нее сил, которые в свою очередь зависят от ее ресурсов: численности населения и размера территории, экономического потенциала, военной мощи, политической стабильности и т. д. При этом ключевую роль играет военный потенциал государства. То есть, при реализации своего внешнеполитического курса, акторы будут руководствоваться своими национальными интересами.

Для США и России интересы в основном представлены обеспечением военной и внутренней безопасности, защиты и охраны государственной границы. Помимо прочего, для России приоритетными направлениями являются комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны России, развитие науки и технологий и прочее. Для США высшим национальным приоритетом является свобода перелётов и свобода мореплавания применительно ко всей Арктике. Для достижения своих целей и защиты интересов США имеют выгодное географическое положение, поскольку их сухопутные границы, в сравнении, например, с Россией больше защищены и менее подвержены нападению. Вдобавок, они являются мощнейшей морской державой, имеют экономический потенциал, сильный характер правительства, военную мощь (в том числе ядерное оружие) и что немаловажно – внутреннюю политическую стабильность. Силы России: сильный характер правительства, большая территория и численность населения, внутренняя стабильность, наличие природных ресурсов,

национальный дух, эффективная дипломатия, военный потенциал и ядерное оружие.

Интересы канадской стороны заключаются в укреплении торговых связей с арктическими государствами, обеспечение безопасности судоходства по Северо-Западному проходу, решение пограничных споров, всяческое содействие существующим наднациональным органам в регионе. Силы Канады заключаются в следующем: на суше граничит лишь с США, что плодотворно отражается на защищенности ее государственных границ, большая территория, экономическая и внутривластная стабильность.

Дания также намерена отстаивать свои экономические и стратегические интересы, основными же приоритетами признаны Гренландия и утверждение своего суверенитета в регионе. Силы Дании заключаются во внутривластной и экономической стабильности, поскольку Дания имеет самую маленькую территорию в сравнении с ее «арктическими соседями», то это является ее недостатком, также отсутствует ядерное оружие и имеется небольшая численность вооруженных сил.

Ключевыми интересами Норвегии являются утверждение суверенных прав в регионе, поощрение научных исследований и развитие сотрудничества с Россией. Несмотря на все имеющиеся различия, у них имеется один общий интерес и значимый интерес - охрана и защита окружающей среды. Однако для защиты своих интересов Норвегия имеет немного: внутривластную и экономическую стабильность, территория значительно меньше, чем у США, России и Канады, но больше чем у Дании.

1.2 Международно-правовые аспекты освоения Арктики: споры за территорию

Арктический регион с сушей и водными пространствами по своим климатическим и ледовым условиям значительно отличается от других частей Мирового океана. Приполярные государства, экономические

инфраструктуры и интересы населения которых во многих аспектах связаны с пространственным и ресурсным потенциалом Крайнего Севера, на протяжении десятилетий прилагали усилия по изучению, хозяйственному, культурному и иному освоению региона, его обороне, сохранению экологии и находящихся там природных ресурсов. Этот регион издавна считался сосредоточением политических, правовых, экономических, военно-стратегических, экологических и социальных интересов. Именно эти интересы влияют на характер принимаемых приарктическими государствами законодательных актов и заключаемых ими международных договоров [Ковалев А., 2009, с.117].

На протяжении всей истории территориальные вопросы занимали первостепенное значение в международных отношениях, а сегодня и в мировой политике. Нередки случаи, когда подобный вопрос был источником вооруженных конфликтов и войн, а претензии на чужие земли были весомым аргументом в различных геополитических концепциях и построениях. Исклчением не стала и перспективная территория Арктики.

С 70-х - 80х годов XX века между СССР и США после принятия ряда нормативных актов по сохранению рыбных запасов сложилась ситуация, когда в некоторых районах Берингова моря 200-мильные зоны США и СССР стали перекрывать друг друга. Что привело к необходимости разграничения морских пространств между ними. Позже, в 1990 г. между СССР и США было подписано Соглашение о разграничении морских пространств. По которому США, из-за уступок со стороны СССР получили богатые морские пространства. В итоге Россия несет большие потери в рыбном промысле [Дьякова Н.А., 2007, с.76].

В настоящее время Соглашение применяется обеими сторонами в Чукотском море и северной части Берингова моря, однако, оно не было ратифицировано ни СССР, ни Россией.

Среди приарктических стран имеются также претензии на расширение своего морского дна. Среди которых - Россия и Норвегия, подавшие заявки в

ООН на уточнение границ шельфа. Что касается США, то они не могут подать соответствующую заявку, поскольку ими не была ратифицирована Конвенция 1982 г. Канада и Дания в свою очередь по отношению к Гренландии свои заявки не подавали.

На сегодняшний день существует немало правовых разногласий по территориальным вопросам, прежде всего в морских пространствах. Ярким примером является юридический спор о статусе Северо-Западного прохода (далее - СЗП), который идет вдоль берегов Северной Америки и представляет собой сеть из нескольких морских маршрутов через Канадский Арктический архипелаг, содержащий около 19 тыс. островов, множество скал и рифов (Приложение 2) [Коновалов А.М., 2011, с.87].

Как утверждают эксперты, юридический спор о статусе СЗП не ставит под сомнение его принадлежность Канаде: данный проход огибает тысячи канадских островов. По их мнению проблема заключается в следующем: США на протяжении долгого времени считают, что путь отвечает правовым критериям международного пролива, поскольку соединяет две части открытого моря (Северный Ледовитый и Атлантический океаны) и используется для международного судоходства. С этой точки зрения водный путь считается канадской территорией, но иностранные суда имеют право транзитного прохода через него [Кортунова М.В., Общая оценка коммуникационного потенциала Арктики и арктических маршрутов. Состояние ее транспортной инфраструктуры, режим доступа: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%202-4.pdf> (Дата обращения: 24.04.2016)].

Канада же настаивает на том, что проход относится к внутренним водам и имеет тот же юридический статус, что и внутренние водные акватории. Соответственно, иностранные суда обязаны запрашивать разрешение на вход в эти воды и на всем протяжении пути находиться в юрисдикции Канады. Однако за последний век Канада несколько раз меняла свою юридическую позицию, что давало повод обвинять канадские власти в

непоследовательности и ослабляло аргументы страны в данном споре [Байерз М., 2011, с.15].

Несмотря на разные позиции, еще в 1988 г. США и Канада договорились о сотрудничестве в Арктическом регионе и подписали соответствующее соглашение, которое регулирует порядок передвижения американских судов в водах СЗП [Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America on Arctic Cooperation, 1995, p.61].

Для России важной составляющей юридического статуса Арктики является правовой режим национальной транспортной коммуникации - Северного морского пути (далее – СМП, Севморуть), который имеет существенную особенность, обусловленную климатическими и гидрологическими факторами: у него нет единой и фиксированной трассы. Примечательно, что юридическая позиция России в отношении СМП идентична той, которую приняла Канада в отношении СЗП. США выступают против претензий и заявлений России о том, что ключевые части СМП представляют собой ее территориальные воды.

Еще в 1985 г. Советский Союз выразил поддержку юридической позиции Канады, когда США отправили ледокол через СЗП. Признание Канадой претензий СССР на СМП значительно усилило бы юридические позиции обеих стран, однако, во времена холодной войны Канада никак не могла поддержать Советский Союз в споре с Соединенными Штатами [Фадеев А., 2013, с.13].

Очевидно, что расширяющееся международное сотрудничество в области развития транспортных коммуникаций на Крайнем Севере способно решить многие правовые вопросы, касающиеся деятельности в Арктической зоне.

Для плавания по трассам Северного морского пути предусмотрен особый режим, так как этот путь рассматривается как исторически сложившаяся транспортная коммуникация России. Плавание осуществляется

в соответствии со специальными правилами, которые устанавливает российская сторона согласно статье 234 Конвенции. Следовательно, все преимущества в эксплуатации данного направления находятся у России.

Однако, такие организации как НАТО и Европейский Союз придерживаются иной точки зрения, которую они выразили в своих документах касательно международно-правовых основ деятельности в Арктическом регионе. В качестве главного применимого к Арктике источника международного права называется не эта широкая по своему содержанию правовая основа сотрудничества в регионе, а один глобальный международный договор - Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.. Так, в базовом политико-правовом документе ЕС об Арктике «Развитие политики Европейского союза в отношении Арктического региона: прогресс с 2008 года и последующие шаги» (от 2012 г.) отмечено, что ЕС «рассматривает Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. в качестве ключевой основы для управления Северным Ледовитым океаном» [Вылегжанин А.Н., 2013, с.5].

Тот же подход отражен и в официальной позиции НАТО: «Конвенция ООН по морскому праву 1982 года является юридической основой, которая применяется к Северному Ледовитому океану» - говорится в речи генерального секретаря альянса, от 2009 г.

Вопреки такому подходу российская доктрина международного права обращает внимание на особые права именно приарктических государств в отношении региона. Их роль в формировании правового положения Северного Ледовитого океана была и остается определяющей. В условиях Арктики «не срабатывают» глобальные механизмы, созданные Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., и не только из-за колоссальных отличий ледяных пространств Севера от теплых вод Индийского океана, но и потому, что одно из пяти арктических прибрежных государств не является участником Конвенции 1982 г. и не исполняет обязательства по конвенции, к примеру, по ограничению своего арктического шельфа. Следовательно, если одно из арктических государств не выполняет такие глобальные

ограничения, а другое - выполняет, то результат такого определения границ шельфа в Арктике не является справедливым. Напротив, региональным подходом в этом случае достигается справедливый результат [Вылегжанин А.Н., 2013, с.6].

Однако, не все спорные моменты остаются открытыми. Так, в своей статье один из основателей НКО «Полярный круг» Борджерсон С. пишет, что ряд разногласий между Арктическими державами удалось урегулировать: «В 2010 г. Россия и Норвегия разрешили давние разногласия по поводу морской границы вблизи архипелага Шпицберген, а Канада и Дания в настоящее время изучают предложение о разделе необитаемого скалистого острова Ханс, принадлежность которого оспаривалась на протяжении нескольких десятилетий» [Борджерсон С., 2013, с.5].

Мы видим, что спорные ситуации касательно вопросов морских границ в Арктике существуют, но их осталось немного. Тем не менее, чтобы решить существующие и предотвратить возможные разногласия, по сей день вырабатывается соответствующая правовая база.

Международно-правовой режим управления территориями Арктики формировался в течение долгого времени и тесно связан с практикой международного права в отношении приобретения суверенитета на никому не принадлежащие земли так называемые «terra nullius». Международно-правовая доктрина и практика международного права твердо придерживались позиции, что факт открытия «terra nullius» при оставлении некоторых признаков принадлежности государству первооткрывателю достаточен для получения правового титула на эту землю [Валеев Р.М., Курдюков Г.И., 2010, с.382].

Впервые в закреплении за собой какой-либо территории на юридическом поле была Канада. Так, ее правительство еще в 1909 г. объявило своей собственностью все земли и острова, как открытые, так и перспективные лежащие к западу от Гренландии, между Канадой и Северным полюсом. А уже с 1925 г. запретила иностранным государствам

осуществлять различного рода деятельность на подконтрольной территории, без своего разрешения [Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах, 2013, Т.1, с.33].

В 1926 г. Советский Союз выступил с инициативой разделить зону Арктики на сектора, опираясь на линии, проходящие от Северного полюса к восточному и западному окраинам северного побережья СССР. Однако из-за недоступности региона на это предложение не было уделено должного внимания. Лишь в 1973 г. на III конференции ООН по морскому праву была поднята проблема границ национальной юрисдикции в море, и как результат спустя 9 лет достигнуто широкоохватное соглашение, сыгравшее огромную роль в установлении универсального правопорядка в морских делах и улучшении сотрудничества и координации различных видов деятельности государств на море в целом и в Арктике в частности. Согласно Постановлению Президиума ЦИК СССР, 1926 г. к сухопутной Арктической зоне России относятся Норильск, часть территорий Архангельской области, земли и острова в Северном Ледовитом океане, Ямало-Ненецкий, Чукотский, Ненецкий автономные округа и Мурманская область (Приложение 3) [Постановление Президиума ЦИК СССР от 5 апреля 1926 года «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». Режим доступа: <http://ppt.ru/newstext.phtml?id=18601> (дата обращения 01.04.2016)].

Под юрисдикцией США находятся территории севернее полярного круга, а также земли севернее и западнее от границы и смежные моря: Чукотское, Берингово, Бофорта и Северный Ледовитый океан. Норвегия в рамках юридического поля не определяет границы своих арктических территорий, но в «Руководстве по проведению морских работ о нефти и газа в Арктике» указала координаты севернее 65 градусов северной широты относительно Норвежского моря. К арктической области Дании относятся Гренландия и Фарерские острова

Процесс становления правового статуса Арктики продолжает ход своего развития и на современном этапе. В настоящее время правовой режим Арктики базируется на нормах международного права и национального законодательства арктических государств, так называемого Арктического совета. Который включает в себя следующие страны: Россия, США, Канада, Норвегия, Дания, Исландия, Финляндия, Швеция.

В отношении Арктики действуют ряд универсальных конвенций - ранее упомянутая Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Чикагская конвенция о гражданской авиации 1944 г., Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в трех средах 1963 г. и прочие.

Согласно данным Российского совета по международным делам в рамках данного региона действуют три международных договора на региональном уровне: Соглашение о сохранении белых медведей (от 1973 г.), Соглашение между правительствами государств-членов Совета Баренцева/Евроарктического региона о сотрудничестве в области предупреждения, готовности и реагирования на чрезвычайные ситуации (от 2008 г.) и Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (2011г.) [Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах, 2013, Т.3.с.2-8]

А так же большое количество двусторонних договоров арктических государств. Среди которых 14 заключены между Россией (СССР) и иными государствами, остальные 4 соглашения подписаны между Канадой и США, Данией и Чили. Согласно Саваськову П.В., имеется еще огромное количество документов регулирующих международное право в Арктическом пространстве (Приложение 4).

Помимо прочего, все арктические государства в своей деятельности обязаны учитывать положения этих и иных договоров. Следует отметить факт, который подчеркивают многие исследователи: в отличие от Антарктики, не существует единого международно-правового

законодательного акта, способного определить статус Арктического региона в целом [Валеев Р.М, 2010, с.624].

Юридический статус морских пространств Арктики, как части Мирового океана определяется Женевской Конвенцией 1958 г. об открытом море и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Большинство вопросов, касающихся делимитации морских границ арктических государств, разграничения экономических зон и континентального шельфа закреплены в рамках двустороннего сотрудничества.

Основу для развития основополагающей Конвенции 1982 г. заложили **Женевские морские соглашения от 1958 г.** как результат претерпевшие ряд трансформаций. На тот момент международному сообществу не удалось достичь соглашений относительно ширины территориального моря, 14 государств требовали установления 12-мильного территориального моря, тогда как к 1970 г. приблизительно 45 государств установили 12-мильное территориальное море и 57 государств установили территориальное море шириной 12 и более миль. Действительно, как говорится в резюме ноты Канады Правительству США, норма о трехмильном территориальном море, за которое в настоящее время выступают только 24 страны, была сама по себе выработана практикой государств [Резюме ноты Канады Правительству США от 16 апреля 1970 г. Режим доступа: <http://www.studfiles.ru/preview/5786548/page:15/> (Дата обращения 07.05.2016)].

Существенным недостатком Конвенции 1958 года было отсутствие определения внешних пределов континентального шельфа. По Конвенции, термин «континентальный шельф» употреблялся к морскому дну «подводных районов, примыкающих к берегу, но находящихся вне зоны территориального моря, до глубины 200 метров или за этим пределом до такого места, до которого глубина покрывающих вод позволяет разработку естественных богатств этих районов» [Женевская конвенция об открытом море от 29 апреля 1958 г. Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conv1946.shtml (дата обращения 01.04.2016)].

Иначе говоря, в Женевской конвенции основой для определения внешних пределов континентального шельфа являются критерии незначительной глубины вод, покрывающих шельф (200 м), расположение его вблизи берега (примыкание) и критерий возможности разработки ресурсов [Казмин Ю.Б., 2010, с.74].

Кроме того, опираясь на данную Конвенцию, отныне границы полярных секторов арктических государств никоим образом недопустимо рассматривать в качестве государственных границ, которые устанавливаются в соответствии с конвенцией «О территориальных водах и прилегающей зоне». Сектор - это, прежде всего, зона реализации исторически сложившихся прав, оборонных, экономических, природоресурсных, природоохранных интересов конкретного арктического государства [Колосов Ю. М., Кривчикова Э.С., 2009, с.4]

Конвенция Организаций Объединенных Наций по морскому праву была принята 30 апреля 1982 года III конференцией по морскому праву. Чуть позднее, 10 декабря того же года Конвенция была открыта для подписания в Монтего-Бей (Ямайка). В первый же день ее подписали 117 государств, в том числе и Советский Союз. Документ включает в себя 17 частей, 320 статей и 9 приложений.

Согласно ей территория государства включает лишь шельф, тогда как внешельфовая зона объявляется международной. Статья 76 конвенции автоматически устанавливает границы шельфа в 200 морских миль, однако предоставляет государству право претендовать на шельф, простирающийся за эту границу. Для реализации этого права стране необходимо подать заявку в специальный международный орган - Комиссию ООН по границам континентального шельфа. Прежде чем подать заявку на расширение шельфа, государство должно урегулировать спорные вопросы с другими заинтересованными странами.

На современном этапе между приарктическими государствами существуют некоторые расхождения относительно арктического шельфа в

Северном Ледовитом океане. Они связаны с применением различными государствами разных принципов проведения разграничительных линий по дну океана - равной удаленности, секторального, по границам континентального шельфа. Так, в настоящее время Россия, Дания и Канада выдвигают аргументы на принадлежность хребта Ломоносова.

Воронков также отмечает, что положения Конвенции позволяют при определенных обстоятельствах расширить до 350 морских миль зону их национальной юрисдикции в Северном Ледовитом океане. И в настоящее время вышеупомянутые 3 государства собирают доказательства в поддержку притязаний на расширение своих шельфов до 350 морских миль, чтобы предоставить их в Комиссию ООН по границам континентального шельфа. Так, в статье 76 п.6 Конвенции указано: «Несмотря на положения пункта 5, на подводных хребтах внешние границы континентального шельфа не выходят за пределы 350 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Настоящий пункт не применяется к подводным возвышенностям, которые являются естественными компонентами материковой окраины, таким, как ее плато, поднятия, вздутия, банки и отроги» [Конвенция 1982, ст.76, п.6].

Как отмечает Гудев П.А.: «за Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. закрепился статус своеобразной «Конституции морей». Многие дипломаты, юристы-международники и политологи считают ее «выдающимся достижением международного сообщества, уступающим по своему значению лишь Уставу ООН» [Конституция для океанов, режим доступа: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_russian.pdf (дата обращения 16.03.2016)].

Большинство специалистов в области международного права склонны рассматривать Конвенцию как всеобъемлющий уникальный международный договор, своеобразную историческую веха в области кодификации и развития международно-правовых норм, призванных регламентировать режим пользования Мирового океана и регулировать основные виды

деятельности по его использованию, изучению или освоению» [Larson D., 1994, p.79].

Неприсоединение крупнейшей морской и военно-морской державы - Соединенных Штатов - к данной Конвенции еще более подрывает установленный ею режим. При этом США не только не присоединились к ней, но и к целому ряду других международных договоров, которые касаются Мирового океана. Каждый раз такой шаг со стороны США можно объяснить тем, что данные международные соглашения в целом или же частично не соответствуют американским национальным интересам. Их учет всегда ставится Вашингтоном превыше всего, а соблюдение норм национального законодательства зачастую объявляется более приоритетным, чем следование договорным нормам. Несмотря на то, что США не участвуют в Конвенции 1982 г., они являются, единственным государством, которое силами своих экспертов, прежде всего действующих и бывших представителей Военно-морских сил, ведет постоянный мониторинг неисполнения и нарушения норм данного документа, более того формирует повестку для их международного обсуждения. Именно военно-морские эксперты США с регулярной периодичностью выпускают «Справочные руководства по морским правопритязаниям» [Гудев П.А., 2014, с.9].

Однако, отказ американского Сената ратифицировать Конвенцию по морскому праву означает, что Соединенные Штаты не ограничивают ширину своего континентального шельфа в Арктике в принципе. В результате американцы могут использовать ресурсы арктического шельфа не только наравне с другими прибрежными странами, но и с определенными конкурентными преимуществами, так как финансовые и ограничительные обязательства Конвенции не могут применяться к США. Вместе с тем в 2008 г. США подписали Илулиссатскую декларацию пяти арктических прибрежных государств, а в 2013 г. Кирунскую декларацию Арктического совета, в соответствии с которыми взяли на себя обязательство действовать в соответствии с международным, в том числе морским правом. В

утвержденной президентом Обамой 10 мая 2013 г. новой Национальной стратегии для Арктического региона указывается, что «хотя в настоящее время Соединенные Штаты не являются участником Конвенции, мы продолжим поддержку и соблюдение принципов, установленных обычным международным правом, нашедшим отражение в Конвенции» [Воронков Л.С., Арктика на восьмерых 2013, режим доступа: <http://www.globaaffairs.ru/number/Arktika-na-vosmerykh-16045> (Дата обращения: 16.05.2016)].

Далее, в приложении нами приведена лишь часть заслуживающих особого внимания статей из Конвенции 1982 г. Так, статья 2 гласит о правовом статусе территориального моря, воздушного пространства над территориальным морем, а также его дна и недр, в статье 87 дано пояснение об «открытом море» и какие свободы оно обеспечивает и т.д (Приложение 5).

Что касается правовой базы России в рамках Арктического региона, то следует отметить, в ст. 15(4) Конституции Российской Федерации декларируется, что «Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора» (т.е правила и нормы Конвенции превыше).

Также в 1997 году Правительство подписало ряд документов, среди которых Федеральный закон №30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву» и Постановление Правительства №717 «О порядке утверждения перечней географических координат точек, определяющих линии внешних границ континентального шельфа Российской Федерации». Подписание вышеуказанных документов ознаменовало процесс применения положений ст. 76 Конвенции 1982 г. к определению протяженности

российского континентального шельфа за пределами 200-мильной зоны от исходных линий.

Более того, Российская Федерация стала первым государством из всех приморских, в том числе арктических, подавшим 20 декабря 2001 г. официальную заявку в Комиссию по границам континентального шельфа в отношении Северного Ледовитого и Тихого океанов. Тем самым был пройден своеобразный исторический рубеж: Конвенция 1982 стала во все большей степени рассматриваться в качестве ключевого и универсального правового регулятора в Арктике, морском районе, который долгие годы в силу климатических условий и военно-политического противостояния времен «холодной войны» был фактически закрыт для большинства неарктических государств. Перспективы расширения возможностей по осуществлению различных видов морехозяйственной деятельности в Арктике, обусловленные прогнозируемым уменьшением ледового слоя, вызвали повышенный интерес со стороны других приморских и внутриконтинентальных государств. Предоставленные им в рамках Конвенции 1982 г. возможности по осуществлению тех или иных видов экономической деятельности как в зонах юрисдикции арктических государств, так и за ее пределами (например, в открытом море), стали рассматриваться ими в качестве главного свидетельства изменения политико-правового статуса этого морского региона. Разработанное арктическими странами национальное морское законодательство было объявлено зависимым от положений Конвенции 1982 г. [Гудев П.А., 2014, с 113].

Особенности правового режима Арктики отмечены в **Илулиссатской декларации**, подписанной пятью арктическими прибрежными государствами - Россией, Данией, Канадой, Норвегией и США в 2008 г. в Илулиссате, Гренландия. На официальном сайте МИД России дан перевод документа, который гласит, что «в силу своего суверенитета, суверенных прав и юрисдикции над значительными районами Северного Ледовитого океана пять прибрежных государств находятся в уникальном положении для

реагирования» на современные вызовы в Северном Ледовитом океане. Отмечено также, что «Северный Ледовитый океан представляет собой уникальную экосистему», и «пять прибрежных государств играют ведущую роль в ее охране» (Приложение 6) [The Illulissat Declaration. Arctic Ocean Conference. Режим доступа: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/080525_arctic_ocean_conference-outcome.pdf (Дата обращения 11.04.2016)].

Прибрежные страны подтвердили свои суверенные права на северные территории, воды, шельфы, биологические и природные ресурсы. Кроме того, обязались регулировать возникающие противоречия опираясь на Конвенцию 1982 г. и иную нормативно-правовую базу. Они отвергли идею «установления в Арктике международного режима управления».

Как отмечает Воронков Л.С. в Канаде в 2010 г. участники второй встречи прибрежных стран заявили о намерении тесно сотрудничать по широкому кругу вопросов, например, об определении внешних границ их континентального шельфа [Воронков Л.С., Арктика на восьмерых 2013, режим доступа: <http://www.globalaffairs.ru/number/Arktika-na-vosmerykh-16045> (Дата обращения: 16.05.2016)].

В Швеции в 2013 году министрами иностранных дел стран Арктического совета была подписана **Кирунская декларация** в рамках Восьмой Министерской сессии Арктического совета и Соглашение о сотрудничестве в области готовности реагирования на загрязнение нефтью моря в Арктике. По итогам которой были приняты новые наблюдатели: «Приветствуем Китай, Индию, Италию, Японию, Республику Корея и Сингапур в качестве новых государств-наблюдателей» [Абдуллин А., 2015, режим доступа: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1246> (дата обращения: 08.04.2016)]

Таким образом, в рамках Арктического региона существует большая национальная, двусторонняя, региональная и международная правовая база, регулирующая большой диапазон сфер деятельности и принадлежности территорий. В общей сложности на сегодняшний день известно примерно о

70 таких документах. Несмотря на то, что часть из них была создана с целью урегулирования конфликтов, на практике мы видим, что она не в силах защитить от возникновения спорных ситуаций. К примеру, таких как принадлежность Северного морского пути и Северо-Западного прохода или возникновение претензий на расширение своего морского дна.

Исследовав международно-правовые основы в регионе, были выделены следующие ключевые документы:

Женевские морские соглашения от 1958 г., которые заложили основу для развития основополагающей Конвенции 1982 г., существенным недостатком которой было отсутствие определения внешних пределов континентального шельфа.

Конвенция Организаций Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. за которой закрепился статус своеобразной «Конституции морей», поскольку она регулирует всю деятельность в водах мирового океана. Однако, США не был подписан документ, что оставляет за американской стороной не ограничивать ширину своего континентального шельфа в Арктике.

Илулиссатская декларация от 2008 г. подписанная приарктической «пятеркой», подтверждающая их суверенные права на северные территории, воды, шельфы, биологические и природные ресурсы. И наложившая на них обязательство регулировать возникающие противоречия опираясь на Конвенцию 1982 г. и иную нормативно-правовую базу. И что немаловажно, они отвергли идею «установления в Арктике международного режима управления».

А Кирунская декларация от 2013 г. в созданная в рамках АС лишь подтвердила роль приарктических стран которые взяли на себя обязательство действовать в соответствии с международным и морским правом.

С юридической точки зрения мы можем сделать вывод, что Арктика никому не принадлежит, а правовой режим арктических акваторий определяются нормами основополагающей Конвенцией ООН по морскому

праву 1982 г., согласно которой, под юрисдикцией прибрежных стран находится 12 морских миль акватории и 200-мильная исключительная экономическая зона.

1.3 Наднациональные органы как ведущие инстанции в спорах об Арктике

Проблемы международного сотрудничества в Арктике - охраны природы, загрязнителей, адаптации, социального развития приобретают всё большую актуальность. К реализации национальных арктических стратегий приступают не только арктические, но уже и внерегиональные государства. Заявленные в них задачи можно решить как в одно- и двухстороннем порядке (оборона и безопасность, освоение природных ресурсов и транспортных путей, инфраструктура), так и в рамках международной кооперации (мониторинг, загрязнители, адаптация к изменению климата, биоразнообразие, взаимодействие при чрезвычайных ситуациях).

Однако, в сложившейся ситуации именно международным организациям, как механизмам согласования политики в Арктике отведена особая роль. Лидирующие позиции в этом сотрудничестве занимает Арктический совет (далее - АС) образованный в 1996 году по предложению Финляндии [Левит.Л., 2014, режим доступа http://russiancouncil.ru/blogs/digest/?id_4=1276 (Дата обращения: 17.04.2016)].

Согласно определению, которое дано на официальном сайте, «**Арктический совет** - это ведущий межправительственный форум, содействующий сотрудничеству, координации и взаимодействию между арктическими государствами, коренными общинами и остальными жителями Арктики в связи с общими арктическими вопросами, в частности, в связи с проблемами устойчивого развития и защиты окружающей среды в Арктике» [Арктический совет: общая информация, режим доступа: <http://www.arctic-council.org/index.php/ru/about-us> (дата обращения 17.03.2016)].

Как указано в основополагающей декларации данного форума, подписанной в Канаде в 1996 году, странами-участниками Арктического совета являются такие страны как: Россия, США, Канада, Дания, Норвегия, Финляндия, Швеция и Исландия. Постоянные участники форума собираются вместе дважды в год, чтобы обсудить проекты, структуру и функционирование совета, а также его работу в будущем (Приложение 8) [Declaration on the Establishment of the Arctic Council. Режим доступа: <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/85> (Дата обращения 16.04.2016)].

Сказанное не означает, что «восьмерка» или «пятерка» в силу своего географического положения обладают преимущественными правами на «раздел» арктических акваторий. Северный Ледовитый океан не принадлежит ни одному государству. Суверенитет пяти прибрежных стран распространяется на его акватории только в пределах территориального моря (12 морских миль). Дальше начинается открытое море, на которое не распространяется суверенитет ни одного государства. Однако в акваториях за пределами территориального моря действуют различные правовые режимы [Загорский А.В., 2011, с.172].

У многих государств, включая неарктические, здесь есть не только легитимные интересы, но и права, определяемые нормами международного морского права. До настоящего времени эти государства не имели возможности воспользоваться здесь своими правами, поскольку большая часть Северного Ледовитого океана была покрыта многолетними льдами.

Но, опираясь на данный документ, статус наблюдателя в Совете могут получить и неприлегающие к данному региону государства и иные акторы международных отношений. К таковым относятся различного рода межправительственные и межпарламентские организации, а также организации универсального и регионального характера, в том числе и неправительственные организации (далее – НПО). Самой важной из таких структур является ЕС, которая осознает значимость Арктического совета,

однако представлена Еврокомиссией, различными НПО, а также неарктическими государствами: Францией, Германией, Англией, Испанией, Нидерландами, Польшей. Наблюдателями являются 12 стран, в том числе такие крупные как Индия и Китай.

Кроме того, ряд организаций, представляющих коренные народы Арктики, имеют статус Постоянных участников. Данная категория была создана с целью обеспечения активного участия коренных народов населяющих Арктику. Среди них: Международная ассоциация алеутов, Арктический совет атабасков, Международный совет гвичинов, Циркумполярный совет инуитов, Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации и Совет саамов. Но стоит отметить, что перечисленным шести ассоциациям и советам не предоставлено право голоса, то есть, доступно исключительно лишь участие в обсуждении [Паничкин И., 2013, с.14].

В рамках АС созданы шесть рабочих групп, которые отвечают за различные направления деятельности (Приложение 7):

- по устранению загрязнения (АСАР);
- по арктическому мониторингу и оценке (АМАР);
- по сохранению арктической флоры и фауны (САФФ);
- по предотвращению, готовности и реагированию на чрезвычайные ситуации (ЕППР);
- по защите арктической морской среды (РАМЕ);
- по устойчивому развитию (SDWG) [Декларация об учреждении Арктического Совета 19 сентября 1996 г. Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901880137> (дата обращения 01.04.2016)].

Страны и организации-наблюдатели могут присутствовать на заседаниях рабочих групп и участвовать в конкретных проектах. Помимо этого, данные группы регулярно приглашают специальных гостей или экспертов на свои заседания.

Все решения в Арктическом совете и его вспомогательных органах принимаются на основе консенсуса между всеми восемью государствами-участниками.

Наиболее активным участником работы Совета является Канада, которая представлена во всех рабочих группах. Более того, особая роль Совета, как главного форума по регулированию арктической политики государств, подчеркивается в стратегии Канады по освоению Арктического региона. В рамках Совета она предлагает выработать статус постоянных наблюдателей для неарктических государств. Тем самым для неарктических государств будет четко изложен предел их возможностей в Арктике и одновременно подтвержден приоритет пяти арктических государств. Это выгодно, прежде всего, самой Канаде и России, как государствам с самой протяженной границей в регионе. Но для этого АС должен стать не просто форумом, а еще и полноценной международной организацией, обладающей правом на принятие обязательных решений и соответствующими финансовыми средствами.

Как отмечают исследователи, почти все приарктические государства используют членство в АС, чтобы доказать свой арктический статус и подчеркнуть намерение активно участвовать в региональных делах.

Финляндия указывает на Тартуский мирный договор 1920 г., согласно которому до 1944 г. она владела г. Печенга и, таким образом, имела выход к Баренцеву морю. Также пытается внедрить в международный политико-юридический лексикон терминологическое различие между понятиями «арктические» и «прибрежные» государства [Паничкин И., 2013, с.14].

Через участие в АС Финляндия надеется войти в проекты международного сотрудничества для развития своих северных, наиболее отсталых регионов. Особенно это касается транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры.

Швеция подчеркивает, что в свое время владела как Финляндией (до 1809 г.), так и Норвегией (до 1905 г.), отсюда следуют ее «исторические права» на обладание арктическим статусом.

Исландия особенно активизировала свою деятельность в АС во время своего председательства в Совете в 2002-2004 гг. Приоритеты, предложенные Исландией для АС, включали обеспечение условий для благоприятного и устойчивого развития населения Арктики (включая коренные народы), развитие информационного общества и внедрение новых технологий в регионе, изучение проблем экологии региона. Рейкьявик считает участие в АС своим приоритетом, потому что, как и в случае с Финляндией и Швецией, для него это средство получить полноценный арктический статус [Конышев В.Н., Сергунин А.А., 2012, режим доступа: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=909#top-content (Дата обращения: 15.05.2016)].

Позиция Норвегии в отношении АС неоднозначна, что обусловлено многовекторностью ее политики в регионе. К ней относятся не только вопросы раздела шельфа с Данией, Канадой и Россией, но и стремление пересмотреть статус Шпицбергена с прилегающей акваторией в свою пользу.

С представленными в Совете такими крупными странами, как Россия, США и Канада, Норвегия не в состоянии соперничать при решении арктических вопросов. Отсюда возникает стремление Осло частично опереться на военно-политический блок НАТО, с целью создания противовеса России и в какой-то мере даже США - с учетом правила консенсуса в принятии альянсом решений [Конышев В.Н., Сергунин А.А., 2012, режим доступа: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=909#top-content (Дата обращения: 15.05.2016)].

США откровенно возражают против придания АС больших полномочий, поскольку, как нами было ранее отмечено, они до сих пор не ратифицировали Конвенцию по морскому праву 1982 г., что в значительной степени затрудняет участие Совета в коллективных решениях по Арктике. Для них остается путь односторонних действий в рамках свободного

мореплавания и усиление таких организаций, в которых США занимают доминирующее положение. В частности, на эту роль предназначается НАТО. А по поводу дальнейшей судьбы АС в указании Дж. Буша-младшего накануне ухода в отставку в 2009 г., прямо сказано, что США считают Совет только форумом для обсуждения и выступают против придания ему статуса международной организации, которая бы вырабатывала обязательные решения [National Security Presidential Directive (NSPD-66) and Homeland Security Presidential Directive (HSPD-25), 2009, режим доступа: <https://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm> (Дата обращения 14.04.2016).].

Специфическим проектом АС по праву можно считать Арктический университет, который был основан в 2001 году в связи с десятилетием Стратегии защиты окружающей среды Арктики. Университет Арктики – это своеобразная международная сеть университетов, колледжей и других об

Образовательных учреждений приарктических стран в целях содействия образованию и изучения Севера. Сегодня членами сети являются 110 учреждений; 85 из них - это образовательные структуры восьми приарктических государств. Штаб-квартира расположена в Финляндии [Сеть «Арктический университет», режим доступа: http://www.library.narfu.ru/sites/arctic/rus/info/science/Pages/arktic_universitet.aspx (дата обращения: 11.05.2016)].

Таким образом, Арктический совет – это международный форум, который включает приарктическую «пятерку» (Россия, США, Канада, Дания, Норвегия) а также Швецию, Финляндию, Исландию и ряд стран-наблюдателей. Главной целью в основном является международное сотрудничество в регионе в различных сферах: климатические именования, научные исследования и прочее.

Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР) - форум регионального сотрудничества, созданный в 1993 г. по инициативе Норвегии. Помимо нее, на правах постоянных членов в Совет вошли Дания, Исландия, Россия, Финляндия и Швеция, а также Еврокомиссия, 9 государств -

Великобритания, Германия, Италия, Канада, Нидерланды, Польша, Франция, США, Япония - имеют статус наблюдателей. По аналогии с АС, государства представлены на уровне министров иностранных дел.

Целью Совета провозглашалось содействие устойчивому развитию региона, двустороннему и многостороннему сотрудничеству в области экономики, торговли, науки и техники, экологии, инфраструктуры, образования, культурных обменов, туризма, а также реализации проектов по улучшению положения малочисленных коренных народов Севера. Он собирается с периодичностью один раз в 1-2 месяца для обсуждения докладов и подготовки к ежегодной сессии организации.

Наибольшее внимание работе СБЕР уделяет Норвегия как инициатор создания организации. В последнее время Осло предпринял большие усилия по активизации СБЕР, всячески способствуя его институциональному укреплению [Дьякова, Н.А., 2007, с.8].

Северное измерение Евросоюза (СИЕ) - региональная программа ЕС, инициированная в 1997 г. Финляндией, хотя реально заработала в 2000 г. Основной акцент делается на решение экологических проблем, поддержку малых народностей Севера, развитие телекоммуникаций в регионе. Программа направлена на координацию сотрудничества ЕС со странами Северной Европы, включая Россию. Особое значение придаётся обеспечению равного участия всех заинтересованных сторон Северной Европы, включая региональные организации, местные и региональные органы власти, академические и бизнес-сообщества, а также гражданское общество. С 2002 г. получило развитие так называемое «арктическое окно» СИЕ, призванное усилить арктический «акцент» сложившегося международного сотрудничества по линии СИЕ.

В настоящее время работа СИЕ строится по принципу «партнёрств», т.е. конкретных проектов, софинансируемых ЕС и страной-партнёром. Из последних, наиболее перспективных, проектов ЕС и России может быть названо Партнёрство по транспорту и логистике, которое нацелено на

развитие сухопутных коммуникаций между Севером России и ЕС, а также - в отдалённой перспективе - Северного морского пути [Archer С., 2010, режим доступа: <http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/53/43/83/HTML/> (дата обращения 25.04.2016)].

Совет министров Северных стран (СМСС) - межправительственный координационный орган с участием пяти стран Северной Европы (Дании, Исландии, Норвегии, Швеции и Финляндии), созданный в 1971 г. Совет имеет разветвлённую сеть подразделений и институтов по различным направлениям сотрудничества стран-участниц, деятельность которых финансируется из бюджета организации [Филатов С., 2011, режим доступа : <https://interaffairs.ru/news/show/647> (Дата обращения: 22.04.2016)].

Северный совет (СС) - организация основанная в 1952, объединившая страны Северной Европы. Она включает в себя следующие страны-участницы: Швецию, Финляндию, Данию, Норвегию и Исландию. Их целью является координация сотрудничества, на уровне парламентов и правительств стран региона. Более того, страны-участницы СС стремятся не обсуждать проблемы военно-политического характера (Приложение 9).

Северный форум (СФ) - международная неправительственная организация, учреждена в 1993 г., которая также включает страны-участницы северных регионов. Штаб-квартира находится в Анкоридже (штат Аляска, США). Форум является некоммерческой организацией. В его состав входят 26 административных образований из 10 стран. Членами форума стали некоторые северные территории Канады и 11 регионов России, а также США, Норвегии, Финляндии, Швеции, Японии, Южной Кореи, Китая и Монголии.

Указанные выше 3 организации (Северных стран) сами непосредственно исследовательской работой не занимаются, однако, они финансируют арктические исследования посредством систем грантов и стипендий, а также являются организаторами научно-практических конференций по арктической тематике.

Кроме того, есть финансовые учреждения, имеющие программы, ориентированные на Арктический регион: Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, Северный инвестиционный банк, Северный фонд развития, Северный проектный фонд.

Существует также ряд международных организаций, занимающихся исключительно проблемами экологии региона:

- ЮНЕП - программа ООН по окружающей среде.
- Международный союз сохранения природы.
- Всемирный фонд дикой природы (специализированная программа по Арктике).
- Консультационный комитет по защите морей.
- Союз сохранения циркумполярных областей [Коньшев В.Н., Сергунин А.А., 2011, с.120].

Европейский союз. В конце 1990-х годов ЕС начал проявлять активный интерес к Арктике, мотивируя своим беспокойством относительно конкуренции различных держав за природные ресурсы Заполярья, территориальными спорами и претензиями ряда стран на контроль над северными морскими проходами, а также ухудшающейся экологией в регионе.

Изначально деятельность ЕС в арктической сфере была сосредоточена в рамках СИЕ. В начале 2000-х годов в ЕС была популярна идея «арктического окна», которая нашла свое отражение в обновленной концепции СИЕ, принятой в ноябре 2006 г. ЕС активно сотрудничал с тремя региональными организациями, занимающимися проблемами Арктики, - СБЕР, АС и Советом министров северных стран. В октябре 2007 г. Еврокомиссия приняла «План действий по интегрированной морской политике», в которой затрагивалась проблема раздела континентального шельфа и эксплуатации морских проходов в Арктике [Вестник международных организаций, 2011. № 3 (34) с.28].

В марте 2008 г. Еврокомиссия и Высокий представитель ЕС представили совместный документ «Изменение климата и международная безопасность». В нем особо выделялись такие проблемы как: таяние полярного льда, нарушающее сложившуюся экосистему; негативные последствия хозяйственной деятельности в связи с освоением природных ресурсов региона и увеличением числа международных торговых маршрутов; обострение конкуренции между арктическими державами за использование природных ресурсов и морских проходов в Арктике.

В качестве мер по предотвращению опасных тенденций предлагалось: оживить деятельность региональных организаций под эгидой обновленного СИЕ; разработать арктическую стратегию ЕС делая упор на обеспечение равного доступа различных стран к природным ресурсам и торговым маршрутам региона; наладить диалог с арктическими странами, не входящими в ЕС, по вопросу о последствиях глобального изменения климата для международной безопасности [Climate Change and International Security: Paper from the High Representative and the European Commission to the European Council, режим доступа: http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/reports/99387.pdf (Дата обращения: 28.04.2016)].

Ряд экспертов из стран, которые не являются членами ЕС (Россия, Норвегия, США, Канада), оценили этот документ как решительную попытку со стороны ЕС обозначить свою претензию на участие в арктических делах. Отмечалось также, что во многом движущей силой, подталкивавшей ЕС к более активной политике в Арктике, были три североевропейских страны - Дания, Швеция и Финляндия, которые чувствуют себя оттесненными от деятельности в регионе, хотя и имеют значительные интересы [Загорский А.В., 2011, с.180].

В январе 2011 г. Европарламент принял специальную резолюцию по Арктике (The Resolution of the European Parliament on Arctic), в которой сформулировал свое видение приоритетов арктической политики ЕС. В

частности, он обратил внимание Европейского совета и Еврокомиссии на такие проблемы, как появление новых транспортных маршрутов в регионе; обеспечение доступа к природным ресурсам, для чего, прежде всего, необходимо скорейшее урегулирование территориальных споров между арктическими державами; а так же ряд вопросов об экологии и социально-экономическом развитии коренных народов. Европарламент рекомендовал Еврокомиссии установить специальную межведомственную группу по Арктике, а также создать международную программу по арктическим исследованиям с соответствующим финансированием [The Resolution of the European Parliament on Arctic, режим доступа: http://www.eeas.europa.eu/arctic_region/ (Дата обращения 09.04.2016)].

Известный британский ученый Арчер К., размышляя о проблемах, которые ожидают ЕС в Арктике, выделяет ряд препятствий для дальнейшей активности Брюсселя в регионе:

1. поддержка со стороны таких северных стран - членов ЕС, как Дания, Швеция и Финляндия, дальнейшего повышения роли Брюсселя в Арктике не так однозначна; 2. против полноценного участия Еврокомиссии в АС выступает не только и не столько Россия, сколько Канада, что делает маловероятным повышение статуса Брюсселя в этой организации; 3. ЕС конфликтует с рядом арктических стран (Норвегия, Дания, Исландия и Канада) [Archer C., 2010, режим доступа: <http://halshs.archivesouvertes.fr/docs/00/53/43/83/HTML/> (дата обращения 26.04.2016)].

В то же время ученый считает, что у ЕС все-таки есть значительный потенциал для усиления своего влияния в арктических делах, основанный, прежде всего, на его материальных и научных ресурсах.

На основании вышесказанного можно сделать вывод, что в перспективе ЕС будет наращивать усилия по расширению своего присутствия в регионе и более решительно отстаивать свои права на Арктику используя дипломатические методы.

НАТО как международная организация является относительно новым актором в Арктическом регионе. Существенное расширение ее деятельности в Арктике началось в 2008 г. На практике же альянс присутствует в Арктике в виде объединенной системы ПВО, в которую входят истребители постоянной готовности, системы предупреждения о военном нападении и разведывательная авиация. Силы альянса взяли на себя патрулирование неба над Исландией после свертывания американской военной базы в Исландии в 2006 г. В учениях НАТО под эгидой программы «Партнерство ради мира» стали активно участвовать Швеция и Финляндия, имеющие статус неприсоединившихся государств.

Конышев В.Н. и Сергунин А.А. отмечают, приоритеты политики военно-политического союза в регионе были четко определены на конференции НАТО в Исландии в 2009 г., повесткой дня была посвящена перспективам безопасности в Арктике. Формально же внимание НАТО будет сосредоточено на сфере так называемой «мягкой» безопасности - экологические последствия глобального потепления климата и человеческой деятельности в Арктике, риск возникновения экологических и техногенных катастроф и т.д. [Арктический регион: проблемы международного сотрудничества, 2013, с.86].

Однако, вряд ли это исключает и исключительно военную составляющую политики блока. Это выразилось в проведении серии учений под эгидой НАТО. Об этом же говорится в исследованиях Оборонного колледжа альянса, где прямо заявлено о военной составляющей безопасности региона. Потенциальный конфликт возможен, прежде всего, между самими арктическими государствами [Holtmark S., 2009, № 45, p.24].

Фактически был объявлен новый приоритет НАТО - борьба за ресурсы на глобальном уровне. Это подтверждается и заявлениями бывшего генерального секретаря Я. Скеффера, в которых говорится: «Необходимо обсудить вопрос о том, какую роль Североатлантический альянс сможет сыграть в решении задачи контроля за энергопотоками на глобальном

уровне» и что обеспечение «свободного энергетического снабжения всегда было одним из ее приоритетов». Таким образом, у НАТО стоит задача закрепиться в регионах разведанных и перспективных месторождений энергоресурсов и путей их транспортировки [Speech by NATO Secretary General Jaap de Hoop Scheffer on Security Prospects in the High North, режим доступа: <http://www.nato.int/docu/speech/2009/s090129a.html> (Дата обращения 14.04.2016)].

В этой связи Скеффер Я. объявил, что Арктика становится объектом стратегических интересов НАТО. Однако между членами блока, являющимися арктическими государствами, существуют споры о проведении двухсотмильной границы и границах шельфа, которые дают основания для расширения исключительной экономической зоны. НАТО предлагается сделать форумом для решения спорных вопросов между этими четырьмя странами.

У экспертов существует несколько точек зрения на причины и мотивы активизации НАТО в Заполярье. Во-первых, организация испытывает вызовы со стороны других международных организаций в обеспечении европейской, транс-атлантической и глобальной безопасности (ООН, ЕС, ОБСЕ, СБЕР, АС и др) и в связи с этим стремится отстоять роль основного гаранта безопасности, доказав этим свою нужность и эффективность в меняющемся мире. Согласно второй точке зрения Альянс стремится показать, что при сохранении у нее потенциала сдерживания любой военной угрозы она активно трансформируется в организацию, которая имеет новые задачи в миротворческой сфере, борьбы с последствиями природных и техногенных катастроф, поисково-спасательной работы, борьбы с незаконной миграцией, наркопотоками и другими вызовами «мягкой» безопасности. Именно на этом круге вопросов НАТО и собирается сосредоточиться в Арктике.

Третья точка зрения гласит, что альянс скорее является инструментом некоторых стран, которые стремятся продвинуть свои интересы в Арктике,

нежели отражением единой политики западного сообщества в отношении региона [Коньшев В. Н., Сергунин А. А., 2011, с.31].

Воронов К.В. отмечает, что между странами-участницами НАТО также существуют и противоречия. Так, помимо территориальных споров он упоминает и о дипломатическом и военном конфликте, или иначе именуемом как «тресковые войны» в 50-х и 70-х годах XX в. между Исландией с одной стороны, которая дважды расширяла ИЭЗ с 4 до 200 миль, тем самым потеснив рыбаков Великобритании, с другой [Воронов К.В., 2010, с.57].

Кроме того, он прогнозирует появление нового арктического игрока - Гренландии, которая реализует «мягкий» вариант своего отделения от метрополии - Дании. Таким образом, можно сделать вывод о том, что, несмотря на достаточно высокую степень общности евро-атлантического сообщества в рамках НАТО-ЕС по широкому кругу проблем, в особенности в сфере безопасности, противоречия между ними по вопросам суверенитета, экономики, экологии и ресурсов - не зависят от уровня их многосторонних трансатлантических связей [Воронов К.В., 2010, с.63].

Итак, по итогам исследования можно сделать вывод, что в рамках региона существует не менее 8 наднациональных органов создававшихся с целью международного сотрудничества в арктическом регионе, доказывающие свою эффективность, прежде всего, при решении важных проблем Арктики, включая сферу климата, экологии, энергетики, транспорта, торговли, экономики, социально-экономического развития коренных народов Севера и т.д. К таковым относятся региональная программа ЕС - Северное измерение Евросоюза. Основной акцент - решение экологических проблем. Совет министров Северных стран, Северный совет и международная неправительственная организация Северный форум - исследовательской работой не занимаются, однако, они финансируют арктические исследования грантами и стипендиями и т.п.

Наиболее значимыми являются ведущий межправительственный форум - Арктический совет, который включает приарктическую «пятерку»

(Россию, США, Канаду, Данию, Норвегию) а также Швецию, Финляндию, Исландию, страны-наблюдателей и сообщества народов Арктики. В целом, это форум содействующий устойчивому развитию и координации международного сотрудничества и национальных политик стран-участниц. Однако, США откровенно возражают против придания АС больших полномочий, поскольку не подписали Конвенцию 1982 г.

Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР) - форум регионального сотрудничества, позволяющий улучшать дву- и многостороннее сотрудничество на региональном уровне (включая сферу «мягкой» безопасности), а также развивать арктические районы России.

То есть, наднациональные органы в Арктике являются своеобразным инструментом для продвижения своих собственных национальных интересов. Тем самым подтверждая основные положения теории реализма. Но что самое важное вышеописанные национальные структуры позволяют урегулировать конфликты путем дипломатии, созданием и подписанием соответствующих договоров, конвенций и прочее.

Глава 2. «Влекущая» Арктика: стратегии приарктических государств

2.1 Характеристика действий основных игроков приарктического пространства

Растущий интерес к освоению Арктики наблюдается со стороны многих государств. Исходя из имеющихся юридических норм, только пять стран, непосредственно граничащих с Арктикой, имеют права на освоение ее шельфа: Россия, Канада, Дания, Норвегия, США. В связи с этим мы будем характеризовать именно их деятельность в регионе.

В настоящее время в Арктике, несмотря на прогресс, достигнутый на других направлениях обеспечения региональной и мировой безопасности, сохраняются определенные предпосылки для обострения военно-политических отношений. Этому в последнее время способствует всплеск интереса различных стран к региону, приобретающий характер соперничества, за которым может последовать демонстрация и даже локальное применение силы. Само по себе поддержание готовности к силовому обеспечению национальных экономических и иных интересов в Арктике, проведение военных маневров, концентрация боевых сил, создают напряженность в этом регионе.

Численность дислоцированных непосредственно в арктическом регионе сил и средств не показательна, поскольку в случае угрозы военного конфликта сюда могут быть подтянуты гораздо более крупные силы и не только военно-морские.

В официальных документах США, в том числе посвященных Арктике, подчеркивается особая роль ВМС. Будущую ситуацию в этом регионе архитекторы американской стратегии включают в список «вызовов новой эры», к которым США необходимо быть готовыми. Многие российские эксперты и политики уверены что, США будут по-прежнему использовать ВМС для демонстрации военной мощи и давления на государства, политика

которых не устраивает Вашингтон [Апанасенко В.М., Ознобищев С.К., 2011, с.89].

На данный момент американской стороной на Аляске размещено около 24 тыс. военнослужащих, три базы армии (сухопутных войск) и три - ВВС, а также несколько объектов береговой охраны. Не исключается и наращивание сил и средств США в этом регионе [Апанасенко В.М., Ознобищев С.К., 2011, с.92].

На самой сверенной территории Соединенные Штаты систематически проводят военные учения. В таких масштабных учениях, как «Северный край-2008» участвовало около пяти тысячи военнослужащих, 120 самолетов и несколько кораблей, в том числе – один авианосец. В 2009 г. аналогичные военные учения «Оперейшн Нанук» (Operation Nanook) проводились в приполярных широтах с участием 500 солдат ВС Канады [Заявления и действия отдельных участников Арктического процесса, режим доступа: <http://mylektsii.ru/2-47759.html> (дата обращения: 02.05.2016)].

Заметно оживилась и военная деятельность Канады в Арктике. Только в 2007 г. канадские вооруженные силы четырежды проводили здесь военные учения, включая стрельбы с применением боевых снарядов. В 2009 г. во время ранее упомянутых совместных учений с США «Оперэйшн Нанук» боевые навыки действий в приполярных широтах совершенствовали 500 солдат Вооруженных сил Канады. В планах правительства Канады увеличение численности подразделений рейнджеров в Арктике примерно на 600 человек [Заявления и действия отдельных участников Арктического процесса, режим доступа: <http://mylektsii.ru/2-47759.html> (дата обращения: 02.05.2016)].

Сейчас, насчитывающие около 1600 военнослужащих, эти подразделения участвуют в патрулировании обширной территории и привлекаются к поисково-спасательным операциям. В докладе Сената от 2009 г. канадского парламента отмечалась необходимость более активного

использования подразделений рейнджеров, оснащения их техникой, необходимой для патрулирования суши и прибрежных зон.

Канада намерена построить в Арктике глубоководный порт, который будет служить базой военных кораблей, и тренировочный военный центр. Правительство страны также планирует потратить 7,5 млрд. дол. на строительство восьми арктических патрульных кораблей. По мнению премьер-министра Канады, все эти действия направлены на защиту канадского суверенитета на Севере. К 2017 планирует закупить еще 6-8 патрульных кораблей для ВМС Канады. Прежде всего эти суда будут использоваться для патрулирования арктических вод страны [Загорский А.В., 2011, с.263].

Россия обладает значительным военным потенциалом в Арктике. Однако подавляющая часть российского профессионального экспертного сообщества рассматривает его в большей степени в контексте стратегического баланса с США. По данным открытых источников, военный потенциал России в Арктике сосредоточен в крайней западной части российской Арктики, на северо-западе Кольского полуострова.

Северный флот РФ включает 6 ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, 16 беспилотных летательных аппаратов, 7 дизельных подводных лодок, 1 авианосец, 3 крейсера, 2 эсминца, 5 больших и 6 малых противолодочных кораблей, 3 малых ракетных корабля, 7 тральщиков, 5 десантных кораблей. Из этого количества 7 атомных и 1 дизельная подводная лодка, 1 крейсер, 1 большой противолодочный корабль, 3. Существует теоретическая возможность усиления флота за счет перехода по внутренним водным путям некоторого количества кораблей и катеров с Балтийского и Черноморского флотов [Храмчихин А., 2013, режим доступа: http://rusplt.ru/world/world_3611.html (Дата обращения: 18.04.2016)].

Вооруженные силы Норвегии и Дании являются одними из самых маленьких по численности личного состава и количеству вооружения и техники среди ВС приарктических стран.

Военно-морские силы Норвегии насчитывают примерно 3,5 тыс. человек, включают 6 подводных лодок, 5 фрегатов, 6 ракетных катеров на воздушной подушке, 6 тральщиков на воздушной подушке, 20 десантных катеров. Кроме того, 10 патрульных кораблей входят в состав Береговой охраны. Имеются на вооружении и современные фрегаты [ВМС Норвегии, режим доступа: http://www.norge.ru/norges_marine/ (дата обращения: 27.03.2016)].

Части и подразделения ВС Норвегии достаточно равномерно распределены по территории страны. При этом танковые формирования расположены на севере страны. Там же базируются противолодочные самолеты. В районе Нарвика находятся военно-морская база и пункт базирования ВМС Норвегии, но к ним относятся исключительно корабли и катера Береговой охраны. Также на севере страны находится ряд разведывательных объектов.

Военно-морские силы Дании насчитывают 3,5 тыс. человек, включают 4 фрегата, 10 корветов, 9 сторожевых катеров, 10 тральщиков, 2 корабля поддержки. Все 3 ледокола, имевшиеся в составе ВМС Дании выставлены на продажу, а возможность их боевого применения в Арктике не рассматривается. В составе ВМС имеется Гренландское командование. Оно включает 1-2 боевых корабля и 2-3 катера охраны рыболовства. Ему подчиняется санный патруль, осуществляющий контроль прибрежной полосы путем передвижения на собачьих упряжках в летнее время. Численность патруля - около 30 человек. Кроме того, в г. Туле находится РАС системы предупреждения о ракетном нападении (СПРН) США [Военно-морские силы Дании, режим доступа: <http://warfiles.ru/show-41878-voenno-morskie-sily-danii.html> (дата обращения 27.03.2016)].

В целом, применительно к Норвегии и Дании, как и к Канаде, говорить о «милитаризации» нет оснований, гораздо более применим термин «демилитаризация». Так, по данным, предоставляемым по ДОВСЕ (Договор об обычных вооружённых силах в Европе) Норвегия и Дания (как и Канада)

не имеют частей ВДВ и морской пехоты, почти нет у них и средств переброски войск. ВМС всех трех стран также невелики, кроме того, они не располагают возможностями для нанесения ударов по береговым целям (нет ни палубной авиации, ни крылатых ракет), за исключением артиллерийского обстрела целей непосредственно в прибрежной зоне.

С другой стороны, проведение в Арктике крупных войсковых операций с применением бронетехники, артиллерии и авиации в больших количествах вообще вряд ли возможно по условиям природно-климатического характера.

В документах в сфере военной безопасности всех ключевых государств и военно-политических блоков говорится о крайне малой вероятности масштабной войны, тем более с применением ядерного оружия. Разрешение любого инцидента или конфликта между арктическими странами, даже если они произойдут, сегодня видится исключительно в политико-дипломатическом ключе.

Рост мировой потребности в углеводородном сырье и постепенное истощение его запасов на материковой части земли активизировали их разведку в морях и океанах, приведшие к открытию многочисленных нефтегазовых и нефтяных месторождений. Далее мы приведем лишь часть существующих проектов, как внутригосударственных так и в рамках международного сотрудничества.

Процент шельфа, принадлежащего России составляет примерно 21% Мирового океана (более 6 млн. кв. км.), при этом наиболее перспективный для бурения шельф превышает 60% площади ее акваторий. Общеизвестным является высокий углеводородный (далее - УВ) потенциал шельфа России. Ведется активная разработка месторождений, вот лишь часть из них [Богоявленский И.В., 2013, режим доступа: [http://www.arctica-ac.ru/docs/2\(10\)/061_071_ARKTIKA_2.pdf](http://www.arctica-ac.ru/docs/2(10)/061_071_ARKTIKA_2.pdf) (Дата обращения: 11.05.2016)].

В Баренцевом и Печорском морях пробурены 55 и открыто 11 месторождений. В последнее десятилетие интерес к шельфу значительно возрос, что отображается в увеличении объемов геолого-геофизических

исследований. Нефтегазоносность Печорского моря обусловлена принадлежностью к северной части Тимано-Печорского нефте-газового бассейна, административно относящейся к НАО, в котором открыто около 90 месторождений. Принципиально важным является начало разработки в 2012 г. Бованенковского крупного месторождения на полуострове Ямал с запасами газа около 4,9 трлн. куб. м. В 2011-2012 гг. «Роснефтью» были созданы альянсы с зарубежными компаниями, с целью совместного изучения нефтегазоносности лицензионных участков в Карском и в Баренцевом морях. В начале 2013 г. «Роснефть» получила еще 12 лицензионных участков, расположенных на всех акваториях Арктики: Западно-Приновоземельский, Южно-Приновоземельский, Западно-Матвеевский и т.д. [Богоявленский И. В., 2013, режим доступа: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%202-5.pdf> (дата обращения: 18.04.2016)].

Нельзя не отметить, что одним из активных недропользователей на суше и шельфе Арктики является ОАО «Новатэк», имеющее с 2011 г. стратегического партнера и крупного акционера Total (20%). Компания Total имеет совместные проекты с рядом российских компаний Газпром, «Роснефть» и «НОВАТЭК» [Антюшина Н.М., 2014, с.41].

Российский шельф является в территорией сотрудничества российских и зарубежных компаний. Среди зарубежных партнёров наибольший интерес к кооперации с российскими компаниями проявляют «ExxonMobil», «ConocoPhillips», «Total», «ENI», «Statoil». К первым крупным успехам России в освоении подземных ресурсов Арктики можно отнести строительство платформы Приразломная, которая приступила к пробному бурению в 2013 г., а с 2014 г. уже к непосредственной добыче нефти. Отгрузка первого танкера с нефтью с месторождения произошла в апреле 2014 г. Партия нефти составила 70 тыс. т, которую доставил потребителю танкер усиленного ледового класса с двойным корпусом «Михаил Ульянов» [Антюшина Н.М., 2014, с.52].

Норвегия уже обладает технологическим, финансовым и управленческим потенциалом, необходимым для разработки глубоководных углеводородных месторождений в условиях Крайнего севера. Всего на территории норвежской акватории Баренцева моря пробурено около 100 поисково-разведочных скважин и сделано более 30 открытий. В 2011-2012 гг. консорциум «Statoil», «ENI Petro» открыл два газонефтяных месторождения. Также в 2012 г. «Statoil» было принято решение о реализации самого глубоководного (1247 м.) на норвежском шельфе проекта разработки газового месторождения [Богоявленский И.В., 2013. Режим доступа: [http://www.arctica-ac.ru/docs/2\(10\)/061_071_ARKTIKA_2.pdf](http://www.arctica-ac.ru/docs/2(10)/061_071_ARKTIKA_2.pdf) (Дата обращения: 11.05.2016)].

В настоящее время в норвежской акватории Баренцева моря разрабатывается только одно месторождение Snohvit (с 2007 г.) и готовится к разработке нефтегазовое Goliat.

Основные зарубежные арктические запасы и ресурсы Соединенных Штатов сосредоточены на Северном склоне Аляски, на котором открыто 78 преимущественно нефтяных месторождений, в том числе 22 в море Бофорта. Добыча нефти на шельфе началась в 1987 г. на месторождении Endicott и ведется в настоящее время на 9 месторождениях в основном с искусственных островов. В целом, за последние пять лет можно наблюдать проявления значительной активности крупнейших компаний мира на шельфе Аляски, что подтверждается большим интересом к лицензионному раунду по 448 лицензионным участкам в Чукотском море общей площадью 12,1 тыс. кв. км. с суммарными ресурсами в 2,5 млрд т. нефти и 2,1 трлн. куб. м. газа [Павленко В.И., Подоплёкин А.О., 2014, с.5].

В канадской акватории моря Бофорта и дельте реки Макензи открыт нефтегазоносный бассейн (далее - НГБ) Beaufort-Mackenzie, который преимущественно на 69% газоносный. Здесь на шельфе пробурено более 80 поисково-разведочных скважин и открыто 32 месторождения, что составляет 59,3% от общего числа месторождений НГБ. Также на территории

арктических островов и прилегающей акватории Канады открыто 19 преимущественно (91%) месторождений природного газа [Богоявленский В. И., Богоявленский И. В., 2011, с. 26].

Месторождения на арктических островах Канады практически не разрабатываются за исключением одного нефтяного, открытого еще в 1974 г. на юго-восточной окраине острова Cameron. Это объясняется существующими административными ограничениями, направленными на сохранение и поддержание экологии на должном уровне. Более того, в сравнении с огромными запасами нефти на суше в Западно-Канадском НГБ, включающем Провинцию Альберта (95% запасов страны) с нефтеносными песками островные месторождения не принесут больших выгод [Богоявленский В.И., 2012, с. 49].

Дания. На западном шельфе Гренландии в заливе Baffin в 1976-1997 гг. были пробурены первые 5 скважин, в итоге не принесшие крупных коммерческих открытий. Интересы Дании представляет гренландская национальная нефтегазовая компания Nunaoil. Для уточнения геологического строения и перспектив нефтегазоносности в заливе Baffin альянс из 8 компаний при операторстве Shell пробурил в 2012 г. 10 стратиграфических скважин глубиной до 800 м. [Богоявленский В. И., 2013, режим доступа <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%202-5.pdf> (Дата обращения: 18.04.2016)].

Научно-исследовательское освоение Арктики велось российскими, европейскими и американскими учеными на протяжении XIX и XX веков. Более того, развитие данной сферы заложены в стратегии приарктических государств. Но как мы уже писали ранее, большое внимание научно-исследовательской деятельности осуществляется в рамках наднациональных органов, к примеру, Арктического совета. А Северный Совет и Северный форум занимаются финансированием исследовательских программ.

Согласно Коньшеву В.Н. и Сергунину А.А. научные исследования в Арктике можно подразделить на 4 группы. Первая занимается

геологическими и географическими исследованиями. Которые направлены на изучение континентального шельфа и уточнение морских границ. Вторая группа – это анализ экологических проблем с особым вниманием на негативные последствия хозяйственной деятельности человека и возможного дальнейшего потепления климата. Целью третьей группы исследований является изучение социально-экономического развития Арктики. И к последняя, четвертая группа, занимается анализом военно-стратегических аспектов в регионе. В них особое внимание уделяется возможным конфликтам между ведущими игроками из-за ресурсного потенциала Арктики [Коньшев В.Н., Сергунин А.А., 2011, с.118].

Россия. В рамках Арктического совета осуществляется ряд взаимовыгодных проектов, направленных на изучение климата, состояния окружающей среды, ресурсов Арктики и т.д. Российская сторона принимает участие в 80 проектах. Отдельно следует упомянуть успешный и весьма полезный проект «Электронная память Арктики», который инициировала Россия и поддержали её партнёры по Совету.

В настоящее время Россия предпринимает геолого-физические, гидрографические и картографические работы, необходимые для дополнительного обоснования российских претензий на арктический шельф. Были предприняты две экспедиции [Антюшина Н.М., 2014, с.44].

Действия Норвегии в этом направлении изложены в «Стратегии научных исследований в северных регионах 2011–2016». В Норвегии почти постоянно увеличивается финансирование арктических научных исследований. Упор на научных исследованиях и подготовке квалифицированных кадров, которые позволяют использовать ресурсы знаний, является ключевой и отличительной особенностью норвежской политики на Севере.

С 2007 г. Норвегия увеличила расходы на научно-исследовательскую деятельность сразу на 40%, и с тех пор она стремится поддерживать этот высокий уровень. Так, в Университете г. Тромсё создана группа экспертов,

занимающаяся исследованиями Арктики. На Шпицбергене в Арктическом университете работает международный коллектив учёных. Норвегия уделяет большое внимание развитию и обновлению сотрудничества в Арктике с соседней страной - Россией. Ещё одной особенностью норвежской стратегии является усиленная охрана арктической природы, расширение природоохранных зон и национальных парков.

Привлечь инвестиции в этот северный регион планируется за счёт установления здесь особого таможенного, налогового, транспортного и визового режима, но план находится только в стадии рассмотрения.

Павленко В.И., доктор экономических наук отмечает, что одним из факторов неоспоримой результативности норвежской научной политики в Арктике является высокоэффективная национальная система планирования и управления наукой, состоящая из трёх уровней – государственного, стратегического и проектно-исполнительского. Проводником научной стратегии выступает подведомственный Министерству образования и науки Норвежский исследовательский совет - ресурсный центр, накапливающий государственные, корпоративные и частные средства, и распределяющий их на конкурсной основе [Павленко В.И., Подоплёкин А.О. 2014, с.5].

В США общеполитическая стратегия и государственное регулирование исследований на Крайнем Севере развиваются как взаимосвязанные процессы на основе Закона о научных исследованиях и политике в Арктике 1984 г. Существующие до 2017 г. приоритетные задачи, тематика и временные рамки изучения в северных приполярных районах определены «Планом арктических исследований». Помимо прочего, США тесно сотрудничают с Канадой в области изучения строения морского дна и арктических НИОКР (Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы) [Барр С., Миккельсен Н., Рахолд Ф., Хик Дю, Павленко В.И., Подоплёкин А.О., 2014, с.30].

Отличительной особенностью шведской стратегии является отсутствие конкретных механизмов и инструментов реализации определённых

интересов и в научной области. Основная часть проектов Швеции в области изучения Арктики выполняется в согласно «дорожной карте» «SWEDARCTIC & SWEDARP»: приоритетные проекты шведской программы исследований Арктики и Антарктики» и в соответствии с основанной на ней «Шведской национальной программой полярных исследований на 2014 г. и дальнейшую перспективу», которые разработаны и реализуются SFPS совместно с Шведским научным.

На сегодняшний день **рыбный промысел** относится к отрасли мирового хозяйства, которая является объектом детального и жесткого международного регулирования в целях сохранения, воспроизводства и рационального использования биологических ресурсов Мирового океана.

Приграничные страны имеют суверенные права на разведку и разработку природных ресурсов, в том числе биологических. Введение исключительной экономической зоны (ИЭЗ) фактически перекрыло свободный доступ к наиболее продуктивным шельфовым районам в пределах 200 миль от береговой линии (Приложение 10). Тем самым была расширена зона национальной юрисдикции прибрежных государств. Создание ИЭЗ стимулировало заключение двусторонних соглашений, на основе которых страны могли обмениваться квотами на вылов в пределах 200-мильных зон. Примером такого взаимовыгодного сотрудничества являются российско-норвежские и российско-датские отношения.

Российско-норвежское сотрудничество и его стратегическое значение чрезвычайно велико. В 2010 г. российский вылов водных биологических ресурсов (далее – ВБР) в рамках сотрудничества с Норвегией, включая вылов в районе Шпицбергена, составил почти полмиллиона тонн или более половины всего Арктического вылова России, включая северо-восточные Арктические моря.

Российско-датское сотрудничество в отношении Фарерских островов и Гренландии. Вылов России ВБР в ИЭЗ Фарерских островов в 2009 г. составил 104 тыс. т. или 11,2% российского арктического вылова. В ответ

Фарерам было предоставлено право промысла в российской экономической зоне общим объемом до 15 тыс. т. Значение Гренландии существенно меньше – российский вылов ценных видов рыб (палтус и окунь) в водах Гренландии в 2009 г. составил всего около 3 тыс.т. В обмен Россия выделила Гренландии квоту на вылов 4,5 тыс. т. трески и пикши [Итоги российского промысла в Северной Атлантике и ЦВА, режим доступа: http://www.fishnet.ru/news/novosti_otrasli/13812.html (дата обращения 20.03.2016)].

По последним данным, в июле 2015 года прибрежные страны заключили соглашение, запрещающее промышленную добычу рыбы в центральной части Северного Ледовитого океана, т.е за пределами ИЭЗ. [Россия, США, Норвегия, Канада и Дания запретили рыболовство в Арктике, режим доступа: http://vesti-yamal.ru/ru/vesti_arktiki/rossiya_ssha_norvegiya_kanada_i_daniya_zapretili_ryibolovstvo_v_arktike148484 (дата обращения 28.05.2016)].

Помимо прочего следует дать характеристику вызовов и угроз национальным интересам РФ. Угрозы интересам России и ее национальной безопасности связаны с попытками ряда государств расширить свое политическое и экономическое присутствие в Арктике, помешать реализации национальных интересов России.

Так, Норвегия и США предпринимают активные меры по исследованию континентального шельфа, который примыкает к арктическому побережью России. В частности, Норвегия предъявляет территориальные претензии на участок шельфа, поскольку данный участок имеет крупнейшие запасы газа и нефти.

Также со стороны США можно наблюдать критические высказывания относительно экономической политики России в отношении ее арктических регионов. Отмечается, в частности, полная неэффективность использования столицей методов поддержки этих районов. Их ключевыми тезисом является социальный аспект: непригодные для проживания условия. При этом

постоянно упоминается, что на российском Севере широко распространены болезни, хроническая бедность, повальный алкоголизм, ощущается явный недостаток элементарных объектов инфраструктуры и снабжения необходимыми для выживания ресурсами.

Подчеркивается и отсутствие со стороны российского правительства на отсутствие каких-либо действий, направленных на стимулирование частного бизнеса к инвестициям в регион.

Тема экологии аналогичным образом является основным приоритетом внимания со стороны США к действиям России в регионе. В данном контексте получают развитие отрицательные оценки в отношении ядерной безопасности в регионе. Так, в Комитете Палаты представителей было высказано прямое обвинение России в загрязнении арктических вод радиоактивными материалами. Даже планы по строительству газопровода в российской Арктике преподносятся как удар по местной окружающей среде. В итоге по нашему мнению рано или поздно подобная риторика может стать предметом давления на Россию [Ковалев А.А., 2007, с.221].

Однако, помимо основных, прибрежных стран интерес к арктическому пространству, его энергетическим и иным ресурсам проявляют и крупные внерегиональные игроки. В нашем исследовании к таковым мы причисляем, прежде всего, Китай, Индию и Японию.

Китай, который не является арктическим государством по мнению Моисеева, «с интересом следит за тем, когда будут установлены четкие и ясные правила свободного прохода через воды Арктики. Вдобавок КНР уже оценила преимущества морских перевозок из Китая в Европу и на восток США по северным морским путям Канады и России, которые в условиях постояннодействующего мореплавания сократятся на 12-14 тыс. км в обе стороны. Помимо прочего, он усиливает свое присутствие в Арктике, путем финансирования исследовательской деятельности, расширения сотрудничества. Китай заключил договор по освоению арктической зоны с Норвегией, а также открыл исследовательскую станцию на Шпицбергене.

Китайский ледокол «Снежный дракон» (Приложение 11) уже три раза (в 1999, 2003 и 2008 гг.) совершал походы в Северный Ледовитый океан для изучения морской экологии, геологических и биологических особенностей Арктики, а также для «арктического влияния на климат Китая». Тем самым проделав путь по всей дистанции СМП до Баренцева моря и вернувшись к Берингову проливу из Исландии по прямой через Северный полюс. Китай активно привлекает инвестиции, в настоящее время завершается строительство серии ледоколов наподобии «Снежного дракона», то есть фактически китайская сторона развивает национальный арктический флот [Моисеев А., 2016, режим доступа <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1435> (дата обращения: 15.04.2016)].

Китайской национальной морской нефтяной корпорацией (China National Offshore Oil Corporation) было объявлено о сделке с фирмой Eukon Energy по разведке запасов нефти у юго-восточного побережья Исландии. А государственная корпорация Sichan Xinue Mining является инвестором крупный международный горнодобывающий проект на железорудном месторождении Исуа в Гренландии [Комиссина И.Н., 2015, с.66].

Важной составляющей интереса Китая к Арктике считается научно-исследовательская деятельность. Поскольку у Китая нет прямого доступа к Северному Ледовитому океану он придерживается позиции, что международное морское право гарантирует ему определённый доступ в арктическую морскую среду, в том числе право проведения научно-исследовательских работ, свободу судоходства, использование природных ресурсов, добычу углеводородов и ведение рыбного промысла в международных водах Северного Ледовитого океана. Но при этом признаёт суверенные права приарктических стран на этот регион.

Начало регулярной индийской программы изучения Арктики относится к началу 2000-х годов. В 2007 году Индией была учреждена исследовательская станция на Шпицбергене. В настоящее время, по мнению экспертного сообщества, ее интересы в регионе носят преимущественно

научный характер, однако внешнеполитические круги отмечают, что Арктика привлекает все большее внимание с точки зрения геополитических и экономических аспектов. Под последними, безусловно, понимаются крупные запасы полезных ископаемых и биологических ресурсов.

В этой связи экспертные круги, разрабатывающие интеллектуальное обеспечение индийской внешней политики, считают полезным более активное участие в дискуссиях по Арктике. В частности, предполагается, что это помогло бы индийской стороне определиться со стратегией инвестиций в арктические проекты, в том числе совместные с Россией. Помимо этого, что не менее важно, подчеркивается, что для Индии небезразлична динамика политико-стратегической ситуации в регионе [China and India Compete for Energy in the Arctic. Режим доступа: icwa.in/pdfs (дата обращения: 18.05.2016)].

Чрезвычайный и Полномочный Посол Ивашенцов Г. пишет о предложении Индии начать совместную разработку углеводородов в Арктическом регионе. Были проведены переговоры об участии индийских компаний в проектах по сжиженному природному газу на полуострове Ямал и на Гыданском полуострове. Это сотрудничество отвечает и интересам России, поскольку после введения санкций западные компании, например «Еххон Мобил», которая является стратегическим партнером «Роснефти», не имеют юридической возможности участвовать в новых проектах. В то же время у индийской ONGC амбициозные планы [Ивашенцов Г., 2016, режим доступа: <https://interaffairs.ru/news/show/14706> (Дата обращения 24.04.2016)].

Япония, которая по праву считается наиболее развитым как экономически, так и научно-технологически развитым государством Азиатско-Тихоокеанского региона, проявляет интерес прежде всего к транспортным коммуникациям и энергетическим ресурсам. Токио активно вырабатывает арктический вектор внешней политики. Особо следует отметить, что в области изучения Арктики Япония входит в число мировых лидеров. Так, Национальный институт полярных исследований осуществляет

разработку программ наблюдений за климатическими изменениями, биологией и геологией. С 1993 года Фонд исследований морской политики является центром, который координирует изучение проблем арктического пространства и разрабатывает научно-экспертные основы политики в данной сфере. Он обозначается как главная структура в программах по Севморпути, а ранее он обеспечивал японский сегмент международной INSROP, а с начала 2000-х годов - национальную JANSROP Phase II («Программа обеспечения устойчивого развития Восточной Евразии»), которая сфокусирована на восточной части СМП, Сибири и российском Дальнем Востоке, Охотском море [Павленко В.И., Подоплёкин А.О., 2014, с.14].

Таким образом, характеристика действий основных игроков приарктического пространства в сфере военной безопасности, рыболовства, научно-исследовательской деятельности, поисково-разведочных работ и отдельный анализ вызовов России позволяет сделать вывод, что существует огромное поле как для взаимовыгодного межгосударственного сотрудничества, так и для развития собственного потенциала.

Так, к примеру, Соединенными Штатами и Канадой неоднократно проводились **военные** учения. Наиболее крупными считаются «Северный край-2008», в котором участвовало около пяти тысячи военнослужащих и «Оперейшн Нанук». Россия также увеличивает свое военное присутствие, например на архипелаге Земля Франца-Иосифа, строится военная база - «Арктический трилистник».

В рамках разведки углеводородов на арктической территории России открыты многочисленные нефтегазовые и нефтяные месторождения: Баренцево и Печорское море - пробурено 55 и открыто 11 месторождений. «Роснефть» имеет еще 12 участков, расположенных на всех акваториях Арктики: Западно-Приновоземельский, Южно-Приновоземельский, Западно-Матвеевский и т.д. Круным успехом строительства платформы Приразломная. На территории Норвегии «Statoil», «ENI Petro» открыл различные месторождения. Однако, разрабатывается только одно

месторождение – Snohvit. На территории США открыто 78 нефтяных месторождений, в том числе 22 в море Бофорта. Канадой на шельфе пробурено более 80 поисково-разведочных скважин и открыто 32 месторождения [Лукин Ю.Ф., 2013, с.20].

Российская сторона принимает участие в 80 **научно-исследовательских** проектах. Норвегия постоянно увеличивает финансирование исследований. США тесно сотрудничают с Канадой в области изучения строения морского дна и арктических НИОКР. Отличительная особенность шведской стратегии - отсутствие конкретных механизмов и инструментов реализации определённых интересов и в научной области [Янг О.Р., 2011, с.243].

Поскольку введение ИЭЗ фактически перекрыло свободный доступ к наиболее продуктивным шельфовым районам в пределах 200 миль от береговой линии, было заключено ряд взаимовыгодных двусторонних соглашений. Например, в рамках такого сотрудничества Россия осуществила вылов в ИЭЗ Фарерских островов на 104 тыс. т., а в ответ Фарерам было предоставлено право промысла в российской экономической зоне общим объемом до 15 тыс. т. Однако, в июле 2015 года прибрежные страны заключили соглашение, запрещающее промышленную добычу рыбы за пределами ИЭЗ [Янг О.Р., 2011, с.245].

Помимо прочего можно наблюдать вызовы и угрозы национальным интересам и появлению крупных внерегиональных акторов – Китая, Индии и Японии, которые прежде всего делают акцент на инвестиции в проекты Арктики, научно-исследовательскую деятельность и коммуникационные перспективы региона.

2.2 Северный морской путь как ведущий проект освоения Арктики

Морской транспорт традиционно играет важную экономическую роль в обеспечении жизнедеятельности населения и функционировании хозяйственных комплексов.

При возникновении торгового пути сразу возникает необходимость охраны торговых портов и присутствия военного флота. Как мы отмечали ранее, еще в XIX в. американский геостратег Мэхэн А. в своем труде «Влияние морской мощи на историю 1660-1783» показал, что использование и контроль морских транспортных потоков - является определяющим фактором. Автор считал, что влияние морской торговли на богатство и мощь страны тесно связано с развитием морской военной мощи: «необходимость морского флота, в определенном смысле, возникает от существования мирного флота». На сегодняшний день в Северном ледовитом океане существует 2 перспективных морских магистрали, проходящие вдоль берегов России и Канады.

Северный морской путь (СМП) является главной судоходной магистралью России в Арктическом регионе, а также основой развития арктической транспортной системы. Проходит по морям Северного Ледовитого океана, соединяет Российские (Мурманск и Владивосток), европейские и дальневосточные порты, с общей протяженностью 8 тыс. морских миль. Проходит по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово). При этом, уже не раз был отмечен транзитный потенциал Северного морского пути, благодаря его уникальному географическому положению. А именно сокращение до 50% морского пути между портами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона (Приложение 12) [Лукин Ю.Ф., 2010, с.84].

Северо-Западный проход (СЗП) (Northwest Passage) - судоходная магистраль Канады, идущая вдоль берегов Св. Америки и представляющая собой сеть из нескольких морских маршрутов через Канадский Арктический архипелаг, содержащий около 19 тыс. островов,

множество скал и рифов. Поскольку острова архипелага отделены друг от друга и от канадского побережья группой арктических водных путей, они имеют собирательное название Северо-Западные пути. СЗП соединяет Атлантический и Тихий океаны (Приложение 2).

Как мы уже писали ранее, в отношении СМП и СЗП существует немало правовых разногласий относительно территориальных вопросов. Юридические позиции России в отношении СМП и Канады в отношении СЗП идентичны. Каждое из этих государств настаивает, что эти морские пути относятся к их внутренним водам, соответственно имеет тот же юридический статус, согласно статье 76 конвенции ООН 1982 г. которая также гласит о границах в 200 морских миль. Однако, по мнению США оба морских пути относятся к международным водам.

Роль и значимость Севморпути в северных широтах обусловлена рядом важных факторов, которые связаны в первую очередь, с большой протяженностью береговой линии Северной зоны России: отсутствием или слабой разветвленностью наземных коммуникаций безостановочного действия в прибрежных районах; связующим звеном для морских трасс внутренних водных путей Европейского и прежде всего Азиатского Севера и железнодорожных магистралей этих крупных регионов страны.

Важнейшую роль играют стратегические факторы, связанные с геополитическим и транснациональным значением морского судоходства в Заполярье. Прежде всего это контроль над морскими акваториями, с богатыми запасами природных ресурсов, транзитное значение Севморпути как внутреннего маршрута между северо-западными и дальневосточными регионами России, а также возможностями роста транснациональных транзитных перевозок по трассе СМП между портами Европы и Тихоокеанского региона (Приложение 12) [Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах, 2013, Т.2, с.30].

СМП в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей

зоне Российской Федерации» определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике». Плавание по трассам СМП осуществляется в соответствии с указанным Федеральным законом, другими федеральными законами, международными договорами РФ и «Правилами плавания по трассам СМП» от 1990 г.

Открытый для сквозной навигации в середине 30-х годов XX века, СМП стал итогом длительного освоения северных окраин России. В настоящее время этот маршрут является международным транспортным коридором и единственным межрегиональным путем завоза грузов в арктические районы российского Крайнего Севера. Более того, отмечается его вклад в развитие региона, посредством межкультурного обмена народов, населяющих арктические районы [Селин В.С, 2011, с.135].

Арктика играет важную стратегическую роль в социально-экономическом развитии России и обеспечении национальной безопасности. При небольшой численности населения российская Арктика создает 12-15% ВВП страны и обеспечивает около четверти национального экспорта [Кортунова М.В., с.41].

Как же неоднократно подчеркивалось, в российской части Арктики сосредоточено огромное количество природных ресурсов. Помимо углеводородов здесь также сосредоточен высокий процент металлов платиновой группы, никеля, кобальта и меди, практически все разведанные российские залежи титана, олова, сурьмы и т.д. Недра Арктики содержат от 70 до 90% российских запасов золота, алмазов, свинца и многих других полезных ископаемых, имеющих стратегическое значение для страны и большую привлекательность для экспорта [Север промышленный, 2012, № 4, с.8].

Долгие годы Севморпуть обеспечивал транспортировку грузов для обустройства Арктической зоны России, обслуживал несколько индустриальных зон СССР, где добывались металлы, ценные минералы и углеводороды. Благодаря СМП также осуществлялся экспорт грузов из

европейских портов в Японию, Китай и обратно. Но с начала 1990-х годов транспортная система пришла в упадок, а объем грузоперевозок значительно снизился.

В 1967 г. СМП был открыт для международного судоходства. Однако грузоперевозчики из западных стран, не владея достаточной информацией о безопасности перевозок и их выгоды, так и не воспользовались этим путем.

Затем, 1987 г. советская сторона выступила с так называемыми мурманскими инициативами, согласно которым, СССР был готов предоставить ледоколы для проводки иностранных судов. Данная инициатива подняла интерес зарубежных перевозчиков к Севморуту, особенно после того как в 1991 г. были введены в действие «Правила плавания по трассам СМП», в которых учитывались соответствующие положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., касающиеся покрытых льдом районов моря, и устанавливался уведомительный порядок доступа иностранных судов на трассы СМП.

В 2001 г. было создано Некоммерческое партнерство по координации использования СМП, которое объединило 33 организации [Говердовский Ю. режим доступа: <http://old.yanao.ru/l/2004/10/27/2469> (дата обращения: 19.05.2016)].

До настоящего времени навигация по Арктике была затруднена из-за длительного ледостава, но повышение температуры меняет эту ситуацию. По мнению ряда ученых, через 40-50 лет плавание по Северному морскому пути станет круглогодичным, и в перспективе на главные позиции в структуре всемирной торговли могут выйти торговые потоки, которые проходят через коммуникационные магистрали Арктики.

Ряд экспертов Российского совета по международным делам полагает, что движение по Севморуту без ледового покрова станет возможным к 2020-2025 гг. Значение СМП может заметно возрасти еще и потому, что этот маршрут существенно короче других транспортных евроазиатских

коридоров. Для западных грузоперевозчиков СМП более привлекателен, чем СЗП поскольку ледовая обстановка на многих участках СЗП более тяжелая, они забиваются тяжелыми льдами. Кроме того, зачастую не обеспечивается безопасный транзитный проход всей трассы за одну навигацию. Так, за всю историю функционирования СЗП к началу 2000 г. по нему совершено всего лишь около 40 транзитных плаваний, в основном ледоколов. (Для сравнения: в этот же период по СМП транзитные проходы ежегодно выполняли до 20 российских судов, в каботажных перевозках принимало участие до 200 транспортов) [Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах, 2013, Т.2, с.43].

К 2020 г. планируется увеличить объем грузоперевозок до 50 млн. т (по сравнению с 1991 г. – 1.5 млн т.). К примеру, возрастет объем экспортных перевозок сжиженного газа и нефти с Ямала и районов Оби и Енисея. Увеличатся объемы перевозок минеральных удобрений, никеля, леса. Кроме того, в результате освоения природных ресурсов Севера будут возрастать и перевозки соответствующих машин и оборудования. Безусловно, подобный рост грузопотоков возможен только при наличии необходимых капиталовложений. В приложении.. вы можете наблюдать как современную, так и перспективную динамику грузопотоков в Российской Арктике (Приложение 13).

Основным сдерживающим фактором устойчивого социально-экономического роста северных регионов выступает именно неразвитость транспортной системы, ее морского и континентального факторов, что препятствует освоению природно-ресурсной базы, причем не только российской Арктики, но и Урала, Сибири, Пермского края и других территорий, которые специализируются на добыче минеральных и энергетических ресурсов. Именно поэтому необходимо создать эффективную транспортную инфраструктуру в российской Арктике, включающую новые транспортные коридоры в различных направлениях [Арктический регион:

проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах, 2013, Т.2, с.74].

Путин В.В также отметил, что вопрос развития инфраструктуры – является одним из ключевых для формирования новых центров нефте- и газодобычи, современных промышленных кластеров. Так, на Ямале в рамках проекта «Ямал СПГ» (Приложение 16) по сжижению добываемого в Арктике природного газа до 2018 г. будет построен новый порт Сабетта. Согласно проекту предусматривается добыча газа и конденсата на Южно-Тамбейском нефтегазоконденсатном месторождении, открытом в 1982 г. Его запасы газа оцениваются в 1,26 трлн м3, а максимальный уровень добычи через 208 скважин в год. Инвесторами проекта выступают ранее упомянутые – российская компания «Новатэк» и французская Total. Государство берет на себя обустройство акватории порта. Общий объем инвестиций - не менее 900 млрд руб. Проект имеет огромное значение не только для Уральского ФО, но и для всей страны в целом [Литвинова Ю.И., Макаров И., Северное окно в глобальный мир, режим доступа: <http://www.globalaffairs.ru/number/Severnoe-okno-v-globalnyi-mir-17206>].

Однако, на саммите G-20 в Санкт-Петербурге в присутствии Путина В. и Цзиньпина С. была совершена сделка по покупке Китайской национальной нефтегазовой корпорацией CNPC 20% акций проекта «Ямал СПГ». Теперь структура акционеров «Ямал СПГ» выглядит так: «Новатэк» - 60%, Total - 20%, CNPC - 20%).

Существует также проект «Белкомур», предусматривающий строительство железнодорожной магистрали, которая соединит регионы Сибири и Урала (возможно и Китая) с предприятиями Северо-Западного округа, и обеспечит выход на внешние рынки продукцию этих регионов. Участие в проекте также примет Китай. Китайские инвесторы выразили готовность вкладывать средства в строительство нового глубоководного Архангельского морского торгового порта и железнодорожной магистрали «Белкомур» (Приложение 14).

Увеличение объема грузоперевозок по Севморпути даст толчок развитию главного транспортного узла Чукотского автономного округа - морского порта Певек, который является базовым портом на СМП и обеспечивает сегодня поставки грузов для наиболее промышленно развитой Западной Чукотки. Более того, с 2003 г. в этом районе осваивается два крупных месторождений драгоценных металлов, что привело к увеличению объемов грузооборота данного порта. Особое значение морпорта Певек для Чукотки и всей российской Арктики в целом обусловлено наличием самых глубоководных причалов по всему СМП, наиболее высокомеханизированным оборудованием на протяжении всего морского пути, расположением промышленного золотодобывающего узла Чукотки, а также возможностью использования порта в интересах национальной безопасности в Арктическом регионе [Месторождения золота в России, режим доступа: <http://www.garshin.ru/evolution/geology/geosphere/gold/goldfields/gold-of-russia.htm> (Дата обращения: 1.05.2016)].

Для развития СМП большое значение имеет и система местного авиасообщения. Поскольку здесь малая авиация часто выступает единственной возможностью доступа населения к магистральным транспортным сетям. Из-за низкого социального уровня населения отдаленных населенных пунктов, малой интенсивности полетов воздушных судов, высоких расходов на содержание аэродромов в условиях Крайнего Севера большинство местных авиаперевозок экономически неэффективно для авиакомпаний, но имеет высокую социальную значимость. Поэтому здесь нужно говорить о важнейшей задаче со стороны государства - развитии малой авиации в российской Арктике.

С постепенным развитием межарктических полетов между странами Евро-Азиатского континента и Америки, может быть значительно расширено и пассажирское сообщение.

В целом, развитие полноценной транспортной системы позволит не только преодолеть барьеры в использовании транзитного потенциала и

повысить транспортную доступность населенных пунктов, но и во многом устранить инфраструктурные ограничения на рост добычи полезных ископаемых в Арктике. В этом случае значительно увеличится эффективность освоения крупных и уникальных месторождений нефти.

Но здесь необходимо иметь в виду следующее. Несмотря на то что все указанные выше проекты планируется осуществлять с привлечением как российских, так и зарубежных инвесторов, из средств федерального бюджета для их реализации в среднесрочной перспективе потребуются крупные финансовые вложения.

Помимо северных портов, огромное внимание уделяется состоянию ледокольного и арктического транспортных флотов России. По состоянию на май 2015 г. у российского флота насчитывается около 40 ледоколов, в том числе 6 атомных (Приложение 15). Но некоторые исследователи считают, что имеющийся атомный ледокольный флот уже в ближайшие годы может стать недееспособным, следовательно имеется необходимость в его модернизации и строительстве новых судов [Ледоколы России: современное состояние и новые горизонты, 2015, режим доступа: <http://politrussia.com/ekonomika/ledokoly-rossii-cherez-418/> (Дата обращения 14.05.2016)].

Используя СМП иностранный грузоотправитель, может ускорить доставку грузов на 15 суток и при этом сэкономить на каждом рейсе до 500 тыс. долл. За проводку одного судна российская сторона может получить вознаграждение в размере около 100 тыс. долл. Однако многие зарубежные перевозчики не торопятся идти этим маршрутом, поскольку слишком велики риски, более того, страховые компании не соглашаются заключать контракты с теми, кто хочет воспользоваться северным проходом. Навигационное оборудование СМП с каждым годом изнашивается. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2008 гг.)» предусматривала развитие всех видов транспорта, в том числе обслуживающего районы Севера, однако ее выполнение не смогло ощутимо исправить положение на морской трассе [Лебедев А., 2006, режим доступа:

<http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/220571/> (Дата обращения: 05.05.2016)].

К Северному морскому пути проявляют большой интерес и иностранные судоходные и деловые круги. Интерес этот определяется двумя важнейшими факторами. Прежде всего, как уже неоднократно отмечалось, во-первых, он может стать более выгодной с экономической точки зрения альтернативой осуществляемым ныне перевозкам между портами Европы, Дальнего Востока и Северной Америки. Во-вторых, Северный морской путь интересен для иностранцев как транспортная артерия для перевозки минерального сырья из арктических регионов России. Перевозки же российского газа и нефти морским путем могут оказаться выгоднее строительства газо- и нефтепроводов. Немаловажным фактором является пиратская деятельность в отношении торговых судов на южных маршрутах [Кортунова М.В., 2013, режим доступа: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%202-4.pdf> (Дата обращения: 24.04.2016)].

Тем не менее, несмотря на очевидную выгоду, многие зарубежные судовладельцы с большой долей сомнения относятся к возможностям СМП в его состоянии пропускать большие объемы транзита. По их мнению, при работе на Северном морском пути слишком велики расходы на эксплуатацию, в том числе на ледокольное обеспечение (сборы за которое зарубежные судовладельцы считают завышенными), тарифы за пограничное и таможенное оформление, повышенные ставки страховой премии, дополнительные риски. Эти риски обусловлены низкой вероятностью предоставления ледокольного обеспечения в нужное время и в нужном месте, высокой вероятностью ледового повреждения, простоев судна и дополнительными страховыми расходами.

Между тем Россия намерена в ближайшие годы значительно расширить объемы грузоперевозок по СМП. Северный морской путь рассматривается как комплексный инфраструктурный объект, управляемый

государством, где перевозчикам оказываются и будут оказываться государственные услуги по обеспечению безопасных условий плавания. Развитие Северного морского пути как единого инфраструктурного транспортного объекта связано с улучшением ледокольного, гидрографического, аварийно-спасательного обеспечения, совершенствованием средств связи и реконструкцией базовых портов на всем протяжении Северного морского пути [Рукша В.В., 2011, с.52].

Будущее СМП зависит от климатических изменений, а также во многом от создания береговой и навигационной инфраструктуры на всем протяжении маршрута, от международного права, от того, к чему приведет разворачивающаяся борьба за Арктику. Одной из первоочередных задач, которые необходимо будет решить чтобы начать приводить маршрут в соответствие с международными стандартами морского судоходства, - это обеспечение безопасности прохода судов.

Для этого, во-первых, необходимо обеспечить четкую организацию поиска и спасения на всех участках Северного морского пути в случае ЧП. Во-вторых, должно быть налажено бесперебойное обеспечение всех судов информацией о погодных и ледовых условиях на всех участках трассы во время их прохода по Северному морскому пути. В-третьих, необходима высокая квалификация работающего на трассе персонала.

Пересекая Северный Ледовитый океан от Новой Земли до Берингова пролива, СМП служит не только в качестве трансарктического прохода, но и для обеспечения региональных морских линий, соединяющих северные порты. Естественной преградой является полуостров Таймыр.

Стоит отметить, что в период мирового кризиса, было реализовано несколько экспериментальных рейсов по Северному морскому пути, которые, несомненно, окажут влияние не только на развитие арктических проектов России, но и на всю мировую экономику. Так, например, осенью 2009 и 2010 г. мировой лидер по морским перевозкам негабаритных грузов немецкая компания «Beluga Shipping GmbH» доставила потребителям в

Западной Сибири оборудование для нефтегазовых и энергетических проектов.

Кроме того, в 2010 г. была успешно реализована целая серия транспортировок, при этом наиболее значительные из них связаны с Китаем. Самым масштабным является совместный проект лидера российского судоходства - «Совкомфлота» и второго по величине производителя газа в стране, компании «Новатэк». Это был первый подобного рода рейс, как с точки зрения перевозимого груза и маршрута, так и в связи с разными техническими и технологическими особенностями. Он был призван ответить на вопрос, насколько возможна и целесообразна транспортировка углеводородного сырья с российских месторождений в страны Азии. Эксперимент, по признанию всех задействованных сторон, который отвечал за ледокольное сопровождение, оказался очень удачным. Даже несмотря на недостатки в инфраструктуре, рейс обошелся без каких-либо накладок [Лукин Ю.Ф., 2013, с.28].

Сформировался и новый евроазиатский проект. Норвежский железорудный концентрат из Киркенеса в Юго-Восточную Азию традиционно перевозили южным маршрутом через Суэцкий канал. Норвежцы зафрахтовали датский балкер ледового класса, который в сопровождении атомного ледокола по Северному морскому пути доставил в Китай 40 тыс. т железорудного концентрата.

Пассажирский паром «Георг Отс» вышел из Санкт-Петербурга во Владивосток. В середине ноября 2010 г. атомный ледокол «Россия» отправился из Мурманска в зимний рейс для обеспечения прохода шведского ледокольного буксира «Тор Викинг», который следовал из моря Бофорта на востоке Арктики в Европу. Маршрут по СМП был выбран шведами, как самый короткий. [Пассажирский паром «Георг Отс» совершил беспрецедентный проход по трассе Севморпути: спутниковые снимки помогли оптимизировать маршрут, 2010, режим доступа <http://www.scanex.ru/company/news/passazhirskiy-parom-georg-ots-sovershil->

обращения 14.05.2016)].

Целью вышеописанных экспериментальных рейсов является не только продвижение коммерческого интереса России. Наряду с этим проверялась инфраструктура портов, безопасность мореплавания, производился сбор картографической и гидрографической информации, проверялась система скоординированности спасательных служб, оценивалась ледовая обстановка и происходил выбор оптимального пути следования судов.

Ставшие регулярными рейсы доказали, что Северный морской путь - это экономически выгодная альтернатива действующим маршрутам (через Суэцкий канал), связывающая Россию и страны Европы со странами АТР. Через несколько лет, после полноценного запуска расположенных на Ямале месторождений природного газа, российская Арктика может превратиться если уж не в транзитный, то в экспортный маршрут из России в Китай и другие страны Юго-Восточной Азии.

На обновление ледокольного флота, совершенствование систем управления, модернизацию арктических портов, создание современной системы навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения потребуется сумма около 47 млрд рублей [Российская газета, 2011, 17 мая].

Основными пользователями Северного морского пути в России сегодня являются такие крупные компании как: «Норильский никель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», а также Красноярский край, Якутия и Чукотка. Экспорт углеводородов будет осуществляться как в Европу и США, так и в страны Юго-Восточной Азии.

Одним из крупнейших проектов развития транспортной инфраструктуры СМП является проект развития порта Петропавловск-Камчатский, который должен стать базовым портом на восточном плече СМП, морским грузовым пересадочным узлом. Порт будет предоставлять услуги снабжения, бункеровки, судоремонта, техобслуживания судов, а

также накопления, хранения, сортировки контейнеров при развитии торгового судоходства по Северному морскому пути. Перспектива создания особой экономической зоны на Камчатке будет способствовать эффективному развитию российского и иностранного бизнеса. Порт в значительной степени может стать привлекательным для транзитного грузопотока из стран АТР через порты Приморья. Единственный минус - этот порт не имеет железнодорожного сообщения с материком [Цукерман В. А., 2011, с.70].

Перспективы создания пересадочного узла в Петропавловске-Камчатском осуществимы при условии формирования железнодорожного сообщения полуострова Камчатка с материком. При соединении Ленско-Камчатской железнодорожной магистрали с БАМом и Транссибом была бы обеспечена связь Камчатского края с труднодоступными районами Иркутской, Магаданской областей, Республики Саха (Якутия) и с остальными территориями России.

Этот и другие проекты являются составной частью основного проекта - СМП, который при должных финансовых вложениях может стать проектом модернизации России.

Однако, ряд зарубежных специалистов сомневаются в выгодности СПМ для международной эксплуатации, поскольку оценить его рентабельность довольно сложно. А выгода от сокращения морских миль по сравнению с южными маршрутами может быть потеряна из-за времени, потраченного на движение по данному пути. К примеру, в открытом море между Юго-Восточной Азией и Европой обычное контейнерное судно, которое проходит через Суэцкий канал, развивает среднюю скорость в 21-24 узла, а через СМП скорость движения способна упасть до 14 узлов из-за дрейфующих льдов. Кроме того, неблагоприятные погодные условия также могут больше затруднить движение судна. Следующей причиной для сомнений является топливные затраты. Топливо необходимое для следования по южным маршрутам количество уже подсчитано, в то время как для СМП

его ещё предстоит рассчитать. Наконец, для следования по данному морскому маршруту требуется более опытный экипаж. Впрочем, наряду с этими есть и более оптимистичные оценки выгодности Севморпути, но при условии значительного улучшения всей инфраструктуры, что безусловно, зависит от российской стороны [Литвинова Ю.И., Макаров И., 2014, режим доступа: <http://www.globalaffairs.ru/number/Severnoe-okno-v-globalnyi-mir-17206> (дата обращения: 28.04.2016)].

Активизация и развитие СМП влечет за собой значительное количество положительных моментов. Среди которых: более рентабельными и выгодными экономические связи между Азией, Россией и Европой, появление возможности резкого расширения товарооборота между регионами. Евразийский интеграционный политический процесс приобретет хорошую экономическую базу. А этот факт наносит урон интересам геополитического противника России - США, причем в двух направлениях. Во-первых, благодаря новому витку взаимодействия между Китаем и Россией, что повлечет за собой ослабление его связей с США. А это в свою очередь очень опасно для американской экономики.

Безусловно, в ближайшее время Соединенные Штаты останутся ключевым партнером Китая, но если Россия через Северный морской путь откроет ему выход на рынки Европы, сравнимые по размеру с американскими, то в среднесрочной перспективе ситуация может измениться. Поддержанное экономическими интересами укрепление политического союза России с Китаем еще более опасно для США, которые не вряд ли желают допустить изменение в нынешней расстановке сил на мировой арене [Предложения к Дорожной карте развития международно-правовых основ сотрудничества России в Арктике, 2013, с.25] .

Во-вторых, транзит азиатских товаров в Европу - это тоже удар по США. Америка сегодня много внимания уделяет атлантическому экономическому проекту, который в ситуации кризиса должен дать им возможность присоединить европейские ресурсы к своим и тем самым как

минимум выстоять, а как максимум - усилиться. Укрепление евразийских отношений создает возможность альтернативы американским планам. И наконец, в-третьих, развитие транспортного пути в Арктике замыкает евразийский транспортный морской круг. Таким образом, комплексное освоение Арктики существенно меняет конфигурацию транспортных путей, а следовательно, и мировую геополитическую ситуацию.

В развитии своего арктического морского пути заинтересована и Канада. Однако, по мнению специалистов, Северо-Западный проход менее доступен для судоходства, чем Северный морской путь, из-за большого количества островов на его пути, формирующие вокруг себя более толстый лед. На данный момент СЗП почти лишен транспортной инфраструктуры и коммерческого судоходства [Short and sharp, 2012, режим доступа <http://www.economist.com/node/21556803> (дата обращения 17.04.2016)].

Бывший премьер-министр Франции Рокар М. также отмечает что «Канада слишком маленькая страна, чтобы платить за превращение СЗП в жизнеспособный морской маршрут. В то же время, он считает, что Россия гораздо больше готова к тому, чтобы превратить свой Северный морской путь в привлекательную альтернативу Суэцкому каналу» [Bennett M., 2011, режим доступа: <http://inosmi.ru/arctica/20110823/173719749.html> (дата обращения 19.04.2016)].

Книжников А. подчеркивает факт, чуть более высокий показатель по сравнению с Россией ВВП Канады. Хотя у последней на территории Арктики проживает меньшая численность населения. По его мнению, проблемы Канады больше связаны с географической и с политической (со стороны США) составляющей. С точки зрения географии у СЗП он также делает акцент на многочисленных островах и в отсутствии четко обозначенного маршрута, в то время как СМП тянется вдоль побережья России. Кроме того, у Канады недостаточное количество объектов инфраструктуры для его соответствующего поддержания [Bennett M., 2011, режим доступа: <http://inosmi.ru/arctica/20110823/173719749.html> (дата обращения 19.04.2016)].

Таким образом, подробное рассмотрение двух морских транспортных магистралей в Северном Ледовитом океане позволяет нам сделать ряд выводов и умозаключений. Во-первых, СМП который активно разрабатывается, в разы выгоднее и перспективнее чем СЗП, и иные традиционные морские евроазиатские коридоры через Суэцкий канал (хотя ряд специалистов придерживается иной точки зрения). Севморпуть может стать трансконтинентальной магистралью сотрудничества, поскольку:

- имеет меньшую протяженность (экономия времени) (Приложение 12);
- экономическая целесообразность (экономия топлива и как следствие меньше финансовых затрат);
- защищен от пиратских нападений;
- более благоприятная ледовая обстановка (чем у СЗП);
- российская сторона готова предоставить ледокольное обеспечение и проводку;
- имеется необходимая портовая инфраструктура (70 крупных пунктов и портов);
- режим судоходства через Суэцкий канал ограничительный: ежедневно судам разрешено входить в канал 3 раза в одном направлении. Плавание через канал продолжается примерно 4-5 часов, но может составить даже целые сутки [Литвинова Ю.И., Макаров И., 2014, режим доступа <http://www.globalaffairs.ru/number/Severnoe-okno-v-globalnyi-mir-17206> (дата обращения: 28.04.2016)].

Во-вторых, использование проекта Севморпути даст толчок для внутреннего развития не только российской Арктики но и России в целом. Так как основным сдерживающим фактором устойчивого социально-экономического роста северных регионов выступает именно неразвитость транспортной системы, ее морского и континентального факторов, что препятствует освоению природно-ресурсной базы, причем не только

российской Арктики, но и Урала, Сибири, Пермского края и других территорий, которые специализируются на добыче минеральных и энергетических ресурсов. Именно поэтому необходимо создать эффективную транспортную инфраструктуру в российской Арктике, включающую новые транспортные коридоры в различных направлениях. Увеличение объема грузоперевозок по Севморпути даст толчок развитию главного транспортного узла Чукотского автономного округа - морского порта Певек, который является базовым портом на СМП.

В результате исследования выделен ряд наиболее значимых проектов российской Арктики. Так, на Ямале в рамках проекта «Ямал СПГ» по сжижению добываемого в Арктике природного газа до 2018 г. будет построен новый порт Сабетта. По проекту предусматривается добыча газа на Южно-Тамбейском нефтегазоконденсатном месторождении, запасы которого оцениваются в 1,26 трлн м³. Акционерами выступают российская компания «Новатэк» - 60%, французская Total - 20% и китайская CNPC - 20%.

Существует также проект «Белкомур», предусматривающий строительство железнодорожной магистрали, которая соединит регионы Сибири и Урала (возможно и Китая) с предприятиями Северо-Западного округа, и обеспечит выход на внешние рынки продукцию этих регионов.

В-третьих, несмотря на все плюсы от эксплуатации Северного морского пути, следует понимать, что такой проект требует серьезных капиталовложений и инвестиций.

2.3 Развитие приарктического пространства в 2016 - 2025 гг.: ситуационный анализ

Важность Арктического региона на современном этапе важна для мирового сообщества как минимум по нескольким критериям. Во-первых, в регионе сосредоточены огромные энергетические ресурсы, за которыми, как считают многие эксперты, будущее всего человечества. По некоторым

оценкам, в Арктике сосредоточено 90 млрд баррелей нефти, 47,3 трлн куб. м газа, 44 млрд баррелей газового конденсата. По зарубежным оценкам, это составляет около 25% от неразведанных запасов углеводородов в мире [Богоявленский И.В., 2012, с.51].

Во-вторых, Арктика богата редкими и редкоземельными металлами, минералами, рудами и другим сырьем, имеющим стратегическое значение.

В-третьих, в водах Арктики имеются огромные биологические ресурсы мирового значения. Моря Арктики служат ареалом существования множества уникальных видов животных и рыб. Арктические и субарктические воды населяют более 150 видов рыб, в том числе важнейшие для рыбного промысла.

В-четвертых, СМП и СЗП представляют собой важные транспортные артерии не только для России и Канады, но и для других стран и регионов планеты.

Наконец, пятым критерием является влияние Арктики на состояние окружающей среды во всем мире (климат, уровень Мирового океана и пр.).

На основе вышесказанного, можно сделать вывод, что Арктика является привлекательным и перспективным. В связи с этим нами разработаны 3 возможных сценария развития приарктического пространства и отражены в SWOT-анализе (Приложение 17):

Сценарий № 1 – Секторальное деление.

Сценарий № 2 – Международное управление.

Сценарий № 3 – Военный конфликт.

Значимые факторы, влияющие на развитие ситуации:

- геополитический – крупные запасы полезных ископаемых и биоресурсов, перспективные транспортные магистрали в Северном Ледовитом океане;
- личностный – роль личности глав-государств (внутренний стержень, настойчивость и решительность);

- климатический – сложные природные условия; таяние льдов;
- внутривполитический – кризис власти, межэтнический и т.д.;
- внешнеполитический - у причастных акторов разные интересы и цели; межгосудаственное противоборство (Россия-США, США-Китай и т.д)
- финансовый – для осуществления деятельности в таком сложном с точки зрения климатических условий регионе, необходимы серьезные финансовые вложения и инвестиции (в том числе в случае военного конфликта);
- экономический – неравномерность развития экономик всех заинтересованных сторон.

Первый сценарий (Позитивный). Секторальное деление.

Впервые попытка передела территорий Арктики по секторам принадлежит Советскому Союзу. Как мы упоминали ранее, еще в 1909 канадская сторона впервые объявила своей собственностью все земли и острова, как открытые, так и перспективные лежащие к западу от Гренландии, между Канадой и Северным полюсом. А уже с 1925 г. запретила иностранным государствам осуществлять различного рода деятельность на подконтрольной территории, без своего разрешения – эти действия и положили начало для деления региона между пятью прибрежными странами.

В связи с огромным экономическим потенциалом региона, прибрежные страны будут отстаивать свои права на регион. Тем самым показывая свое стремление к власти, а именно стремление, прежде всего, к экономической мощи государства, тем самым подтверждая теорию политического реализма Моргантау: государства будут стремиться удовлетворить свои национальные интересы. Кроме того, приарктическая «пятерка» будет устремляться к скорейшему разделу континентального шельфа и морских пространств с целью закрепления своего контроля над природными ресурсами Арктики. То есть, к секторальному делению региона.

Россия и Канада будут бороться за установление своего исключительного контроля над Севморпутем и Северо-Западным проходом. Россия традиционно выступала за секторальный раздел Арктики, то есть за проведение границ арктических владений приполярных стран по меридианам от крайних точек их побережья до полюса, в котором и сходятся границы всех секторов. В таком случае большая часть Северного Ледовитого океана окажется российской, а Севморпуть Россия неизменно относит к своим внутренним водам. Аналогичной позиции придерживается Канада, которая считает своими внутренними водами Северо-Западный проход и аналогичным образом выступает за секторальный вариант.

У США совершенно иной взгляд на проблему. По мнению американской стороны, государствам принадлежат исключительно заведомо положенные им 12-мильные зоны вдоль побережья. Соответственно, полюс – никому не принадлежащая территория, а Северо-Западный проход и Севморпуть интернациональны. Также исходя из своих военно-стратегических интересов, американская сторона полагает, что секторальный принцип деления способен значительно ограничить возможности их военно-морских сил в регионе.

Норвегия и Дания – являются сторонниками раздела Арктики по срединной линии, то есть проходящей на равном удалении от береговой линии государств (а не по секторальному принципу, который предполагает деление по меридианам). В таком случае полюс достается Дании.

Однако, как показало наше исследование, на сегодняшний день не существует международно-правового акта, который бы устанавливал принцип секторального деления Арктики, как нет и особого договора, определяющего правовой режим региона. А международно-правовой режим Арктики регулируется в соответствии с положениями Конвенции 1982 г.

Сценарий возможен при повышенном внимании со стороны нерегиональных государств, что смотивирует приарктическую «пятерку» как можно скорее закрепить за собой право на владение территориями. А также

при настойчивости правительства Канады и России, и ослаблении позиции США по этому вопросу.

Подводя итог, можно сделать вывод, что данный сценарий наиболее вероятен, примерно на 75%. Главным мотиватором для секторального раздела Арктики между приарктическими странами являются крупнейшие запасы природных ресурсов. Однако, он возможен лишь при грамотной политической и дипломатической линии России и Канады по отношению к США.

Второй сценарий (Нейтральный). Международное управление.

Таяние льдов и снегов Арктики, а также прочие изменения климата, крупные изведенные и перспективные месторождения углеводородов и новые коммуникационные возможности арктического пространства послужили неким «спусковым крючком» для международного соперничества и противостояния государств, не только региональных, но и внешних игроков.

Сценарий предусматривающий международное управление тоже имеет ряд сторонников, которые склоняются к точке зрения, что природные запасы и коммуникации Арктики являются «общим достоянием» всего человечества, и к ее освоению должны быть допущены любые участники (государства, международные организации, частные компании), имеющие для этого финансово-экономические и технологические ресурсы. Эта точка зрения подкрепляется ссылкой на необходимость заботы о «природе» и уникальности Арктики, что можно сделать только общими усилиями всего человечества.

На наш взгляд, показателем высокой заинтересованности в международном управлении регионом является большое количество стран-наблюдателей, в ведущем наднациональном органе Арктики – Арктическом совете. На сегодняшний день насчитывается 12 наблюдателей АС. Но необходимо подчеркнуть, ни одно из нерегиональных государств, в независимости от участия или неучастия в работе АС, формально не может оспаривать права приарктических стран, которые базируются на

международном морском праве. Более того, статус наблюдателя не дает им каких-либо особенных прав в принятии решений, а лишь информационное преимущество. Решения остаются за «восьмёркой» Арктического совета.

Крупными заинтересованными сторонами данного сценария являются прежде всего следующие внерегиональные акторы:

- КНР. Интерес Республики обусловлен, в первую очередь, углеводородными ресурсами региона, поскольку наблюдается дефицит таковых внутри страны заинтересованность в акваресурсах региона, в частности рыбы, поскольку в стране возникла проблема переэксплуатации морских прибрежных ресурсов. Стремясь обрести некую точку опоры вблизи Арктики, он делает упор на сотрудничество с Исландией и развивает двусторонние отношения с Канадой, Норвегией и Данией.

Однако, как считают некоторые эксперты, главным мотиватором является геополитическая и военно-стратегическая. Арктика может сыграть важную роль в случае обострения американо-китайских отношений. Военно-морская база в Сингапуре, которой пользуются США, позволяет им в случае военного конфликта перекрыть важный для Китая Малаккский пролив, через который осуществляются китайские экспорт и импорт нефти из стран Ближнего Востока. В случае обострения двусторонних отношений или возникновения потенциального конфликта СМП снизит риск закрытия пролива военными силами США» [Комиссина И.Н., 2015. с.59].

- Япония стала активно заниматься вопросами Арктики в конце 2000-х гг., когда японское правительство приступило к формулированию концептуальных основ политики в регионе. После аварии на атомной электростанции Фукусима-1 наблюдается рост интереса по отношению к углеводородным источникам энергии.

- Большое значение вопросу освоения Арктики уделяется в Индии. Авторитет Дели на международной арене стремительно растет, и правительство государства не хочет упускать возможности участия в

решении глобальных проблем, к числу которых ведущие эксперты страны относят и освоение Арктики. При этом наибольшие опасения в политических кругах страны вызывает растущий интерес к региону со стороны Китая.

- Южная Корея приняла «План реализации арктической политики» в 2013 г. Так же и для Сеула острым является вопрос ресурсообеспеченности. Более того, деловые круги неоднократно высказывались о заинтересованности в арктических газе и нефти и в совместном исследовании перспективных месторождений. Также исследователи к преимуществам Кореи относят опыт в развитии современных средств связи, а это необходимо для безопасной навигации в сложных климатических условиях [Антюшина Н.М., 2014, с.110].

- НАТО является относительно новым актором в Арктическом регионе. Существенное расширение ее деятельности в Арктике началось в 2008 г. На практике же альянс присутствует в Арктике в виде объединенной системы ПВО, в которую входят истребители постоянной готовности, системы предупреждения о военном нападении и разведывательная авиация. И как мы уже писали ранее, приоритетом НАТО является борьба за ресурсы на глобальном уровне.

У экспертов существует несколько точек зрения на мотивы активизации НАТО в Заполярье. Во-первых, организация испытывает вызовы со стороны других международных организаций в обеспечении европейской, транс-атлантической и глобальной безопасности (ООН, ЕС, ОБСЕ, СБЕР, АС и др) и в связи с этим стремится отстоять роль основного гаранта безопасности, доказав этим свою нужность. Согласно второй точке зрения Альянс стремится показать, что при сохранении у нее потенциала сдерживания любой военной угрозы она активно трансформируется в организацию, которая имеет новые задачи в миротворческой сфере, борьбы с последствиями природных и техногенных катастроф, поисково-спасательной работы и т.п. Именно на этом круге вопросов НАТО и собирается

сосредоточиться в Арктике. Третья точка зрения гласит, что альянс скорее является инструментом некоторых стран, которые стремятся продвинуть свои интересы в Арктике, нежели отражением единой политики западного сообщества в отношении региона [Конышев В.Н., Сергунин А.А., 2011, с.31].

- ЕС начал проявлять активный интерес к Арктике, мотивируя это беспокойством относительно конкуренции различных держав за природные ресурсы. В 2008 г. был принят документ «Изменение климата и международная безопасность», в котором выделялись такие проблемы как: таяние полярного льда, негативные последствия хозяйственной деятельности и обострение конкуренции между арктическими державами за использование природных ресурсов и морских проходов в Арктике. Мировым сообществом он был оценен как попытка обозначить свою претензию на участие в делах региона.

Сценарий возможен при: смягчении позиций России и Канады, которые с XX века придерживаются идеи секторального раздела; при создании нормативно-правовой базы, которая определит международный характер управления регионом, запрещающий все виды военных действий (и будет полностью безъядерной демилитаризованной зоной), а также возможность странам подавать заявки на территориальные претензии в Арктике. И решать вопросы по принципу консенсуса, что исключит возможность межправительственных договоренностей и обязательств.

На основании вышеуказанного можно предположить, что вероятность осуществления данного сценария примерно 45-50%. Несмотря на заинтересованность в многостороннем управлении крупных международных акторов (Китай, Япония, Южная Корея, ЕС, НАТО) будет очень трудно добиться согласия в установлении такого режима со стороны приарктических стран (России и Канады как минимум). Не взирая на лозунги, что природные запасы и коммуникации Арктики являются «общим достоянием» всего человечества, государства будут отстаивать свои национальные интересы.

Третий сценарий (Негативный). Военный конфликт.

Рассуждения о правовом хаосе подогревают ожидания возможного «передела» Арктики, не исключая в том числе силовые методы «передела». За этим, как водится, часто усматривается желание взять под контроль арктические энергоресурсы, «оттеснив» от их разработки другие государства, выступающие в роли конкурентов.

Теоретическим сценарием вооруженного конфликта может стать борьба за раздел месторождений углеводородов на арктическом шельфе. Участниками такого конфликта могут стать все арктические страны притом в любых коалициях. Однако, что сама по себе добыча нефти и газа с океанского дна в условиях наличия даже временного ледового покрова еще никем и никогда не решалась

Пожалуй, наиболее вероятным представляется конфликт в форме столкновения ВМС сторон из-за нерешенности проблем судоходства в Арктике при условии ее освобождения ото льда на продолжительный период. Как было сказано, путь через Арктику из Европы в Азию гораздо короче, и как следствие экономически выгоднее, чем через Суэцкий канал и, тем более, вокруг Африки. При этом может возникнуть конфликт по поводу принадлежности тех или иных акваторий. Причем в такой конфликт могут быть втянуты уже не только приарктические страны, но и весь блок НАТО, а также Евросоюз (из приарктических стран членом ЕС является только Дания).

Однако вероятность реализации и этого сценария невысока. Сама по себе неурегулированность данного вопроса, влекущая необходимость сопровождения торговых судов боевыми кораблями, причем на всем маршруте через Арктику, сразу многократно увеличивает стоимость перевозок, тем самым ликвидируя выгоду сокращения маршрута

Теоретическим фактором возникновения конфликта в Арктике может стать деятельность КНР, которая в 2008 г. открыла научную станцию на архипелаге Шпицберген. Кроме того, в Арктике стал регулярно появляться китайский ледокол «Снежный дракон», ранее работавший в Антарктиде.

Учитывая большую численность населения, становится очевидно, что китайская сторона, как мы уже отмечали, испытывает необходимость в природных ресурсах, причем, судя по некоторым публикациям китайских авторов, в этой стране растет решимость захватывать необходимые ресурсы и территории, в том числе и с помощью военной силы [Храмчихин А., 2013, режим доступа: http://rusplt.ru/world/world_3611.html (дата обращения: 18.04.2016)].

Возможные сценарии военных конфликтов в Арктике по отдельности вооруженные силы Канады, Норвегии и Дании в силу слабости военного потенциала вряд ли способны осуществить серьезное военное воздействие в отношении РФ. С другой стороны, США силами той группировки сухопутных войск и ВВС, которые дислоцированы на Аляске в мирное время, могут без особого труда занять Чукотку, где нет никаких частей ВС РФ (по состоянию на 2015 г. - лишь собирается наращивать). При этом Россия не будет иметь возможность перебросить туда тяжелые соединения из-за значительных расстояний. Ближайшая к Чукотке мотострелковая бригада расположена на Камчатке, следующие - в Хабаровском и Приморском краях. Из-за наличия тяжелой техники их переброска по воздуху невозможна, а по морю займет значительное количество времени и, главное, будет блокирована ВМС США, которые, как было показано выше, значительно сильнее ВМФ РФ. Россия имеет возможность перебросить на Чукотку только части ВДВ и ВВС, однако и это будет сделать достаточно сложно из-за противодействия ВВС США.

При этом подобная операция в политическом и военном плане не дает никакой очевидной выгоды для США, но и несет угрозу эскалации конфликта вплоть до полномасштабного обмена ядерными ударами. Причем такой сценарий становится тем более вероятен, чем меньше у России возможности освободить свою территорию обычными силами. Чукотка же не представляет для США большой ценности, чтобы ради захвата этой территории ставить под угрозу существование собственной страны.

Гораздо более серьезной представляется угроза нанесения кораблями ВМС США (вместе со стратегической и, возможно, палубной авиацией) массированного обезоруживающего неядерного удара с помощью крылатых ракет по объектам стратегических ядерных сил РФ. Такой удар позволит уничтожить значительную часть российских вооружений, причем без глобальной экологической катастрофы. При таком сценарии американские СЯС полностью сохраняют свой потенциал. Если Россия все же решится на ответный удар остатками своих СЯС, он может быть парирован с помощью даже ограниченной ПРО.

Тем не менее, такой сценарий имеет ряд существенных рисков и ограничений.

Сценарий возможен при: критическом истощении месторождений полезных ископаемых, непосредственно на территории внерегиональных акторов, что сподвигнет их на разрешение проблемы недипломатическим и наиболее быстрым методом – вооруженным конфликтом; ослаблении своего внимания прибрежных стран к региону, это может спровоцировать внутрегосударственные проблемы и противоречия (падение уровня экономики, революция и т.п).

Можно сказать что данный сценарий наименее вероятен, примерно на 15-20%. Несмотря на то, что проблема будет решена наиболее быстрым методом – вооруженным конфликтом, последствия могут быть очень серьезными. Например, разрыв дипломатических связей, ущерб экологии региона и т.п. Более того, вести войну в таком сложном, с точки зрения климата регионе - требует колоссальных финансовых затрат и военной подготовки.

Таким образом, биологические ресурсы, перспективные транспортные судоходные магистрали, крупные запасы нефти, газа и иных полезных ископаемых и геостратегическое положение региона – вот то, что движет региональными и внерегиональными акторами при выстраивании своей политики в отношении Арктики.

Анализ возможных сценариев развития приарктического пространства в 2016-2025 гг. позволил выделить 3 возможных сценария развития: позитивный, нейтральный и негативный. Наиболее вероятным представляется развитие Арктики согласно позитивному сценарию, предполагающему секторальное деление, на котором традиционно настаивают Россия и Канада. Однако, противником такого передела выступает американская сторона, поскольку согласно позиции США, полюс – никому не принадлежащая территория, а Северо-Западный проход и Севморпуть интернациональны. Кроме того, подобный принцип деления значительно ограничит возможности военно-морских сил в регионе. Дания и Норвегия являются сторонниками передела по срединной линии, но такой исход США подходит больше, нежели международное управление. Результат деления - пять соответствующих зон влияния, крайней точкой будет Северный полюс.

Нейтральный сценарий, а именно международное управление имеет большое количество сторонников, прежде всего, в рядах внерегиональных акторов (Китай, Индия, Южная Корея, Япония, ЕС и НАТО) и, конечно, США. Главный аргумент - природные запасы и коммуникации Арктики являются «общим достоянием». Но Россия и Канада вряд ли пойдут на такие уступки, кроме того, подобный сценарий требует запретить все виды военных действий (и иметь военные базы), возможность странам подавать заявки на территориальные претензии в Арктике и прочее.

И последний – негативный сценарий, подразумевающий военный конфликт. Он будет спровоцирован борьбой за раздел месторождений углеводородов на шельфе. Участниками такого конфликта могут стать все арктические страны, притом в любых коалициях. Но именно из-за возможных тяжелых последствий, военное противостояние в виде вооруженного столкновения вряд ли возможно.

Заключение

Глобальное потепление и его последствия оказывают сильное влияние на мировую политику и экономику, ставят в мировую повестку ряд серьезных проблем, такие как адаптация к изменениям климата, сведение к минимуму экономического ущерба, обеспечение глобальной энергетической безопасности и т.д. Повышение температурного режима в Арктике, открывающий новые возможности разведки и освоения ее огромных углеводородных и биоресурсов, а также использования Арктического бассейна в качестве мировой транспортной коммуникации, может в корне изменить геополитическую ситуацию в мире. В результате исследования автор сделал следующие выводы:

Во-первых, основные идеи теоретической школы реализма дают ключ для анализа современных тенденций и развития мировой политики, международных отношений и прогноза возможных сценариев решения спорных вопросов в Арктике. В рамках реалистской теории главными акторы системы международных отношений выступают государства, отношения между которыми находятся в «естественном состоянии», то есть состоянии анархии, вражды, конфликта. Основным признаком политического реализма является концепции силы и интересов государств. Интерес, опирающийся на силу, - объективная, универсально обоснованная категория. Свои интересы страны будут отстаивать исходя из имеющихся у них сил, которые в свою очередь зависят от их ресурсов, численности населения и размера территории, экономического потенциала, военной мощи, политической стабильности и т.д. При реализации своего внешнеполитического курса, акторы будут руководствоваться своими национальными интересами.

Так, интересы США и России в основном представлены обеспечением военной и внутренней безопасности, защиты и охраны государственной границы. Для РФ приоритетными направлениями являются комплексное социально-экономическое развитие российской Арктической зоны, развитие

науки и технологий и прочее. Для США - свобода перелётов и мореплавания применительно ко всей Арктике, добыча и разведка полезных ископаемых и т.д. Для достижения своих целей и защиты интересов США имеют выгодное географическое положение, экономический потенциал, военную мощь (в том числе ядерное оружие) и внутреннюю политическую стабильность. Защищая свои интересы, Россия будет руководствоваться сильным характером правительства, большой территорией и численностью населения, внутренней стабильностью, наличием природных ресурсов, национальным духом, эффективной дипломатией, военным потенциалом и ядерным оружием.

Интересы канадской стороны заключаются в укреплении торговых связей с арктическими государствами, обеспечении безопасности судоходства по Северо-Западному проходу, решении пограничных споров, всяческое содействие существующим наднациональным органам в регионе. Потенциал Канады заключается в следующем: на суше граничит лишь с США, большая территория, экономическая и внутривнутриполитическая стабильность.

Датчане намерены отстаивать свои экономические и стратегические интересы. Основными приоритетами признаны Гренландия и утверждение своего суверенитета в регионе. Главные силы Дании заключаются во внутривнутриполитической и экономической стабильности.

Ключевыми интересами Норвегии являются утверждение суверенных прав в регионе, поощрение научных исследований и развитие сотрудничества с Россией. Несмотря на все имеющиеся различия, у них имеется один общий интерес и значимый интерес - охрана и защита окружающей среды. Однако для защиты своих интересов Норвегия имеет прежде всего внутривнутриполитическую и экономическую стабильность.

Во-вторых, отношения в Арктическом регионе регулируется большим количеством нормативных документов, в общей сложности известно примерно о 70 актах регионального и международного уровня. Наиболее значимыми документами для предпринятого исследования явились

Женевские морские соглашения от 1958 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Илулиссатская декларация от 2008 г. и Кирунская декларация от 2013 г. Несмотря на то, что часть из этого большого количества документов была создана с целью урегулирования конфликтов, на практике мы выявили, что она не в силах предотвратить спорные ситуации (принадлежность СМП и СЗП, внешние границы континентального шельфа в Арктике и т.д.).

Непосредственно международно-правовой статус Арктики определен нормами морского права, в первую очередь, положениями Конвенции 1982 г., согласно которой, под юрисдикцией прибрежных стран находится 12 морских миль акватории и 200-мильная исключительная экономическая зона и самое главное – с юридической точки зрения Арктика никому не принадлежит.

В третьих, существует большое количество наднациональных органов международного сотрудничества в соответствующем регионе, которые доказывают свою эффективность при решении важных проблем Арктики, включая сферу климата, экологии, энергетики, транспорта, торговли, экономики, социально-экономического развития коренных народов Севера и и.т.д.: К таковым относятся региональная программа ЕС - Северное измерение Евросоюза. Основной акцент - решение экологических проблем. Совет министров Северных стран, Северный совет и международная неправительственная организация Северный форум - исследовательской работой не занимаются, однако, они финансируют арктические исследования грантами и стипендиями и т.п. Наиболее полезными являются ведущий межправительственный форум - АС, содействующий устойчивому развитию и координации международного сотрудничества и национальных политик стран-участниц. И форум регионального сотрудничества – СБЕР, позволяющий улучшать дву- и многостороннее сотрудничество на региональном уровне, а также развивать арктические районы России. В целом, был успешно реализован ряд проектов, в том числе в России. Однако,

как показывает наше исследование, имеющиеся институты способствуют, не только сотрудничеству и урегулированию споров между странами, сколько являются своеобразным инструментом для продвижения собственных национальных интересов. Тем самым подтверждая основные положения теории реализма.

В-четвертых, действия основных игроков в сфере военной безопасности, рыболовства, научно-исследовательской деятельности, поисково-разведочных показывают, что существует огромное поле как для взаимовыгодного межгосударственного сотрудничества, так и для развития собственного потенциала. К примеру, США и Канадой неоднократно проводились военные учения, наиболее крупные - «Северный край-2008» и «Оперейшн Нанук». В рамках разведки углеводородов, например, на арктической территории России крупным успехом считается строительство платформы Приразломная. Российская сторона также принимает участие в 80 научно-исследовательских проектах. Норвегия увеличивает финансирование исследований, США тесно сотрудничают с Канадой в области изучения строения морского дна и арктических НИОКР. Введение ИЭЗ дало толчок для заключения ряда взаимовыгодных двусторонних соглашений. Например, между Россией и Данией. Кроме того, в 2015 г. «пятерка» заключила соглашение, запрещающее промышленную добычу рыбы за пределами ИЭЗ.

Наблюдаются вызовы и угрозы национальным интересам и появлению крупных внерегиональных акторов – Китая, Индии и Японии, которые прежде всего делают акцент на инвестиции в проекты Арктики, научно-исследовательскую деятельность и коммуникационные перспективы региона.

В-пятых, подробное рассмотрение двух морских транспортных магистралей в Северном Ледовитом океане показало, что СМП в разы выгоднее и перспективнее чем СЗП, и иные традиционные морские евроазиатские коридоры через Суэцкий канал, поскольку: имеет меньшую протяженность, экономическая целесообразность, защищен от пиратских нападений, более благоприятная ледовая обстановка (чем у СЗП) и т.д. Кроме

того, использование проекта Севморпути даст толчок для внутреннего развития не только российской Арктики но и России в целом (строительство новых транспортных узлов, портов, социально-экономический рост северных районов и т.п) наиболее значимых проектов российской Арктики - «Ямал СПГ», «Белкомур» и прочие. Следует понимать, что проект Севморпути требует серьезных капиталовложений и инвестиций.

В-шестых, анализ возможных сценариев развития припрактического пространства в 2016-2015 гг. позволил выделить 3 возможных сценарных развития: позитивный, нейтральный и негативный. Наиболее вероятным представляется развитие Арктики согласно позитивному сценарию, предполагающему секторальное деление, на котором традиционно настаивают Россия и Канада. Нейтральный сценарий, а именно международное управление имеет большое количество сторонников, прежде всего, в рядах внерегиональных акторов (Китай, Индия, Южная Корея, Япония, ЕС и НАТО) и, конечно, США. Главный аргумент - природные запасы и коммуникации Арктики являются «общим достоянием». Однако не все арктические страны пойдут на такие уступки. И последний – негативный сценарий, подразумевающий военный конфликт. Он будет спровоцирован борьбой за раздел месторождений углеводородов на шельфе. Участниками такого конфликта могут стать все арктические страны, притом в любых коалициях. Но именно из-за возможных тяжелых последствий, военное противостояние в виде вооруженного столкновения вряд ли возможно.

Список используемой литературы и источники

1. Абдуллин А. атташе Третьего департамента стран СНГ. Правовой режим Арктического региона в контексте военно-политического измерения арктических стратегий России и Канады // Международная жизнь, №4 2015. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1246> . (Дата обращения: 08.04.2016).
2. Антрим К. Партнерство вокруг 180-го меридиана // Россия в глобальной политике, №3 2013. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Partnerstvo-vokrug-180-go-meridiana-16044> (Дата обращения: 17.04.2016).
3. Антрим К., Новая судоходная Арктика // Россия в глобальной политике, №5 2010. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Novaya-sudokhodnaya-Arktika-15013> (Дата обращения: 17.04.2016).
4. Антюшина Н.М. Арктика: новый формат международного сотрудничества Доклады Института Европы РАН. № 307. М. 2014 г.
5. Апанасенко В.М. Военная безопасность Арктики // Объединенная редакция МВД России, 2012. URL: <http://www.ormvd.ru/pubs/238/15530/> (Дата обращения: 02.04.2016).
6. Апанасенко В.М. Конвенциональные вопросы безопасности в Арктике / В.М. Апанасенко, С.К. Ознобищев // Арктика: зона мира и сотрудничества / Отв. ред. А.В. Загорский. М.: ИМЭМО РАН, 2011. С. 89
7. Арктика: зона мира и сотрудничества // Отв. ред. - А.В. Загорский. - М.: ИМЭМО РАН, 2011. - 195 с.
8. Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах / Рос.совет по межд. делам [под. общ. ред. И.С.Иванова]. М.: Аспект Пресс, 2013.
9. Арктический совет: общая информация / <http://www.arctic-council.org/index.php/ru/about-us> (дата обращения 17.03.2016).

10. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского университета. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2
11. Барр С., Миккельсен Н., Рахолд Ф., Хик Дю, Павленко В.И., Подоплёкин А.О. Арктические ведомости 2014. № 4 (12). С.28-37.
12. Богатуров А.Д., Косолапов Н.А., Хрусталеv М.А. Очерки теории и политического анализа международных отношений / М.: НОФМО 2002. С.384.
13. Богоявленский В.И., Богоявленский И.В. Поиск, разведка и освоение месторождений нефти и газа на шельфе Арктики // Бурение и нефть. 2011. - №7-8. С. 24-28.
14. Богоявленский И.В. Современное состояние и перспективы освоения нефтегазовых ресурсов Циркумарктического региона. 2013. с.72-109. URL: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%202-5.pdf> (Дата обращения: 18.04.2016).
15. Богоявленский И.В. Поиск, разведка и разработка месторождений углеводородов в Циркумарктическом регионе // Арктика: экология и экономика, № 2 (10), 2013. URL: [http://www.arctica-ac.ru/docs/2\(10\)/061_071_ARKTIKA_2.pdf](http://www.arctica-ac.ru/docs/2(10)/061_071_ARKTIKA_2.pdf) (Дата обращения: 11.05.2016).
16. Богоявленский И.В. Шельф Арктики: перспективы и проблемы освоения ресурсов нефти и газа // Geopetrol-2012. Krakow. С.47-54.
17. Борджерсон С. Грядущий бум в Арктике // Россия в глобальной политике, №4, 2013 URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Gryaduschii-bum-v-Arktike--16116> . (Дата обращения: 14.04.2016)
18. Боровский, Ю. Политизация мировой энергетики [Текст]: / Ю. Боровский // Мировые процессы. 2008. Т.6. - №1(16)
19. Валеев Р.М, Курдюков Г.И.. Международное право. Особенная часть: Учебник для вузов. - М.: Статут. 2010. 624 с.

20. ВМС Норвегии / http://www.norge.ru/norges_marine/ (Дата обращения 27.03.2016).
21. Военно-морские силы Дании / <http://warfiles.ru/show-41878-voenno-morskie-sily-danii.html> (дата обращения 27.03.2016)
22. Воронков Л.С. Арктика на восьмерых // Россия в глобальной политике 2013, №3, URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Arktika-na-vosmerykh-16045> (Дата обашения: 16.05.2016).
23. Воронов К.В. Арктические горизонты стратегии России: современная динамика // Мировая экономика и международные отношения. 2010. № 9. С. 54-65
24. Вылегжанин А.Н. Решения международного Суда ООН по спорам о разграничении морских пространств [Текст]: / А.Н. Вылегжанин. - М., 2004.
25. Гоббс, Т. Левиафан // Антология мировой политической мысли: В 5 Т. [Текст]: / Т. Гоббс. М., 1997. Т.1.
26. Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» <http://government.ru/programs/236/events/> (Дата обращения 01.04.2016).
27. Гудев П.А. Конвенция ООН по морскому праву: проблемы трансформации режима. М.: ИМЭМО РАН, 2014, - 201
28. Гудев П.А. Перспективы формирования международного режима в Арктике // Международная жизнь, №2, 2014 Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1019> (Дата обращения: 05.05.2016).
29. Декларация об учреждении Арктического Совета 19 сентября 1996 г. <http://docs.cntd.ru/document/901880137> (дата обращения 01.04.2016).
30. Доценко В.Д. Основоположник теории морской силы 2012, Электронный ресурс. Режим доступа: URL:: <http://militera.lib.ru/science/mahan1/15.html> (Дата обращения 17.04.2016).

31. Дугин А. Основы геополитики (Книга 1) [Текст] / М.: Арктогея-центр, 2000 г. 578
32. Дьякова Н.А. Точка зрения. Россия, США, Норвегия в Арктике: спорные территории (к истории вопроса) [Текст]: / Н.А. Дьякова // Мировая экономика и международные отношения. – 2007. – №56.
33. Женевская конвенция об открытом море от 29 апреля 1958 г. http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conv1946.shtml (дата обращения 01.04.2016).
34. Заседание Совета Безопасности по вопросу реализации государственной политики в Арктике 22 апреля 2014 г. - выступление В.В. Путина <http://kremlin.ru/events/president/news/20845> (Дата обращения 01.04.2016).
35. Заявления и действия отдельных участников Арктического процесса 2015 / режим доступа <http://mylektsii.ru/2-47759.html> (дата обращения 02.05.2016)
36. Ивашенцов Г. Россия - Индия: новые форматы давнего партнерства // Международная жизнь, 2016. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <https://interaffairs.ru/news/show/14706> (Дата обращения 24.04.2016).
37. Илуллисатская декларация от 2008 г. http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Iluissat_Declaration.pdf, (Дата обращения 20.04.2016).
38. Истомин А., Павлов К., Селин В. Экономика арктической зоны России // Общество и экономика. - 2008. - № 7. -С.158-172
39. Итоги российского промысла в Северной Атлантике и ЦВА 2009 / http://www.fishnet.ru/news/novosti_otrasli/13812.html (Дата обращения 20.03.2016).
40. Казмин Ю.Б., К вопросу о внешней границе континентального шельфа России в Арктике №3 2010 Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/show/183> (Дата обращения: 1.04.2016).
41. Ковалев А. Индекс безопасности, № 3-4 (90-91). 2009, с.117

42. Колосов Ю.М., Кривчикова Э. С. Международное право: учебник / отв. ред. Вылегжанин А. Н. - М.: Высшее образование, Юрайт-Издат. - 1012 с., 2009
43. Комиссина И.Н. Арктический вектор внешней политики Китая // Проблемы национальной стратегии № 1 (28). 2015. с.54-73
44. Коновалов А.М. Транспортная инфраструктура российской Арктики: проблемы и пути их решения // Арктика: зона мира и сотрудничества / Отв. ред. А.В. Загорский. М.: ИМЭМО РАН, 2011.
45. Конституция для океанов. Высказывания Председателя Третьей Конференции ООН по морскому праву Томи Т.Б. Ко / Оф. сайт ООН, http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_russian.pdf (Дата обращения 16.03.2016).
46. Конышев В. Н., Сергунин А. А. Международные организации и сотрудничество в Арктике // Вестник международных организаций. 2011. № 3 (34) с.27-36
47. Конышев В.Н. Американский неореализм о природе войны: эволюция политической теории / СПб.: Наука, 2004. - 372 с.
48. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктика в международной политике, Монография. М.: РИСИ, 2011.
49. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? М.: Российский ин-т стратегических исследований, 2011. -194 с.
50. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктика на перекрестке геополитических интересов // Мировая экономика и международные отношения. 2010. № 9. с. 43-53.
51. Конышев В.Н., Сергунин А.А., Впереди Арктическое столетие? // Российский совет по международным делам, 2012. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=909#top-content (Дата обращения: 15.05.2016).

52. Картунова М.В. Общая оценка коммуникационного потенциала Арктики и арктических маршрутов. Состояние ее транспортной инфраструктуры. с 40-56. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%202-4.pdf> (Дата обращения: 24.04.2016).

53. Лебедев А. Коридор в арктическом направлении 2006, Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/220571/> . (Дата обращения: 05.05.2016).

54. Лебедева, М.М. Предметное поле и предметные поля мировой политики [Текст]: / М.М. Лебедева // Международные процессы. 2004. – Т.2. –№2(5).

55. Левит Л. Арктический совет: движение стабильным курсом // Российский совет по международным делам, 2014. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: http://russiancouncil.ru/blogs/digest/?id_4=1276 (Дата обращения: 17.04.2016).

56. Ледоколы России: современное состояние и новые горизонты / режим доступа: <http://politrussia.com/ekonomika/ledokoly-rossii-cherez-418/>, (Дата обращения 14.05.2016)

57. Литвинова Ю.И., Макаров И., Северное окно в глобальный мир // Россия в глобальной политике, №6, 2014 Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Severnoe-okno-v-globalnyi-mir-17206> (дата обращения: 28.04.2016).

58. Лукин Ю. Ф. Великий передел Арктики / Лукин Ю.Ф. Архангельск: Северный (Арктический) федеральный университет, 2010. 400 с.

59. Лукин Ю.Ф. Арктические проекты межрегиональной интеграции / Лукин Ю.Ф. // Арктика и Север. 2013. - № 13. С. 14-33.

60. Международно-правовой режим Арктики и интересы России [Текст] /А. А. Ковалев.//Международное публичное и частное право. - СПб. : Издательский дом СПбГУ : 2007. -С. 213 -230

61. Месторождения золота в России / <http://www.garshin.ru/evolution/geology/geosphere/gold/goldfields/gold-of-russia.htm> (Дата обращения: 1.05.2016).

62. Моисеев А. Безопасность Арктики: международно-правовые позиции / Россия в глобальной политике 2016. №2. режим доступа <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1435> (Дата обращения: 15.04.2016).

63. Моргентау Г. Международная политика//Антология мировой политической мысли: в 5 т. Т. 2 [Текст]: / Г. Моргентау. - М., 1997.

64. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года. от 27 июля 2001 г. <http://federalbook.ru/files/OPK/Soderjanie/OPK-7/VI/Morskaya%20doktrina.pdf> (Дата обращения 01.04.2016).

65. Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю 1660-1783. - СПб.: Terra Fantastica, 2002, - 634

66. Павленко В.И., Подоплёкин А.О. Национальные программы исследований Арктики в циркумполярных государствах: планирование, инструменты реализации и политическая эффективность 2014. с.1-14

67. Паничкин И. Арктический совет - текущее состояние и перспективы развития // Морские вести России 2013. № 11. С. 14-15.

68. Пассажирский паром «Георг Отс» совершил беспрецедентный проход по трассе Севморпути: спутниковые снимки помогли оптимизировать маршрут, 2010, режим доступа <http://www.scanex.ru/company/news/passazhirskiy-parom-georg-ots-sovershil-bespretsedentnyy-prokhod-po-trasse-sevmorputi-sputnikovye-sn/> (Дата обращения 14.05.2016).

69. Постановление Пленума Верховного суда РФ от 10.10.03 № 5 «О применении судами общей юрисдикции общепризнанных принципов и норм международного права и международных договоров Российской Федерации» <https://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/0104> (Дата обращения 14.04.2016).

70. Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 №366 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»

Федерации на период до 2020 года» <http://rg.ru/2014/04/24/arktika-site-dok.html> (Дата обращения 18.04.2016).

71. Постановление Президиума ЦИК СССР от 5 апреля 1926 года «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» <http://ppt.ru/newstext.phtml?id=18601> (дата обращения 01.04.2016).

72. Предложения к Дорожной карте развития международно-правовых основ сотрудничества России в Арктике : рабочая тетр. / [А.Н. Вылегжанин, Ю.Н. Малеев и др.] ; [гл. ред. И.С. Иванов] ; Российский совет по междунар. делам (РСМД). - М. : Спецкнига, 2013. - 56 с.

73. Развитие политики Европейского союза в Арктическом регионе: прогресс с 2008 года и последующие шаги // Московский журнал международного права. - 2013. - №1. - С.203-222.

74. Резюме ноты Канады Правительству США от 16 апреля 1970 г. Режим доступа: URL: <http://www.studfiles.ru/preview/5786548/page:15/> (Дата обращения 07.05.2016).

75. Россия, США, Норвегия, Канада и Дания запретили рыболовство в Арктике 2015 / режим доступа: http://vesti-yamal.ru/ru/vesti_arktiki/rossiya_ssha_norvegiya_kanada_i_daniya_zapretili_ryibolovstvo_v_arktike148484 (Дата обращения 28.05.2016).

76. Рукша В.В., Смирнов А. А, Кашка М. М., Бабич Н. Г., Атомный ледокольный флот России и перспективы развития Северного морского пути, Арктика // Экология и экономика №1. 2011 С. 52-61. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: http://www.ibrae.ac.ru/images/stories/ibrae/arktika_magazine/52-61-ruksha.pdf . (Дата обращения 21.04.2016).

77. Рутенберг, В.И. Жизнь и творчество Макиавелли / Макиавелли Н. История Флоренции [Текст]: / В.И. Рутенберг. - М., 1973.

78. Селин В.С. Оценка возможностей развития морских коммуникаций в российской Арктике // Вестник Кольского научного центра РАН. 2011. № 4. С.22-28.

79. Селин В.С. Стратегические вызовы национальным интересам Российской Федерации в Заполярье: взгляд из Арктики // Вестник Московского университета. Сер. 25, Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2. С. 158-179.

80. Сеть «Арктический университет» / http://www.library.narfu.ru/sites/arctic/rus/info/science/Pages/arktic_universitet.aspx (Дата обращения: 11.05.2016).

81. Соглашение об осуществлении Части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 октября 1982 г., 29.07.1994 г. http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agreement_impl_lawsea.shtml (Дата обращения 01.04.2016).

82. Стратегический глобальный прогноз 2030. Расширенный вариант. Под ред. ак. А.А. Дынкина. М., Магистр, 2011, 480 с.

83. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, 2013 с. 2-3

84. Торкунов, А.В. Современные международные отношения Учебник / Под. ред. А.В. Торкунова. - М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 1999. - 584 с.

85. Указ Президента «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» опубликован в «Российской газете» 12 мая 2009 г. <http://rg.ru/2009/05/19/strategia-dok.html> (Дата обращения 01.04.2016).

86. Фадеев А. Эффективное освоение арктических территорий / Российский совет по международным делам, 2013 С.8-18

87. Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» <http://base.garant.ru/12112602/> (Дата обращения 01.04.2016).

88. Филатов С. Вожденная Арктика // Международная жизнь, 2011. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <https://interaffairs.ru/news/show/647> (Дата обращения: 22.04.2016).

89. Храмчихин А. Войны в Арктике не будет / 2013 URL: http://rusplt.ru/world/world_3611.html (Дата обращения: 18.04.2016).

90. Цукерман В. А. О стратегии инновационного развития регионов Севера, связанных с освоением морских ресурсов // Север и рынок. 2011. № 2 (28). С. 69-72.

91. Цыганков П.А. Ганс Моргентау: взгляд на внешнюю политику // Власть и демократия. Зарубежные ученые о политической науке. М., 1992. с.164.

92. Цыганков П.А. Национальная идентичность и политико-экономические стратегии в постсоветском пространстве [Текст] : (О новых исследовательских подходах в международных отношениях) // Вопросы философии : Научно-теоретический журнал. 2001. № 11. С.15-28.

93. Цыганков П.А. Политическая социология международных отношений. Международные отношения как особый род общественных отношений. Понятие и критерии международных отношений. / Учебное пособие. М.: Радикс, 1994. - 208 с.

94. Цыганков П.А. Теория международных отношений [Текст]: / М., 2007. - 590 с.

95. Янг О.Р. Арктика в будущем: арена конфликтов или «зона мира»? //Вестник МГУ. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2011. №2. С. 244-255

96. Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America on Arctic Cooperation / United Nations - Treaty Series. 1995. pp.60-62.

97. Archer C. Beggar at the Feast? International, Regional Regulation of the Arctic: Is There a Role for the EU? // Lyons Conference. November 2010 / <http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/53/43/83/ HTML/> (дата обращения 25.04.2016)

98. Bennett M. Северо-Западный проход против Северного морского пути 2011 URL: <http://inosmi.ru/arctica/20110823/173719749.html> (Дата обращения: 19.04.2016).
99. China and India Compete for Energy in the Arctic / icwa.in/pdfs (дата обращения 18.05.2016).
100. Climate Change and International Security: Paper from the High Representative and the European Commission to the European Council 14 march 2008 http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/reports/99387.pdf (Дата обращения: 28.04.2016).
101. Declaration on the Establishment of the Arctic Council <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/85> (Дата обращения 16.04.2016).
102. Finland's Strategy for the Arctic Region. Prime Minister's Office Publication 8.2010 / www.geopoliticsnorth.org/images/stories/ (Дата обращения 01.04.2016).
103. Holtsmark S. Towards Cooperation or Confrontation? Security in the High North // Rome: NATO Defense College «Research Paper», 2009, № 45.
104. Larson, David D. Conventional, Customary, and Consensual Law in the United Nations Convention on the Law of the Sea // Ocean Development and International Law. 1994. Vol.25 P. 75-85.
105. Mahan A.T. The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783., 1890, глава 1
106. National Security Presidential Directive (NSPD-66) and Homeland Security Presidential Directive (HSPD-25), 2009 <https://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm> (Дата обращения 14.04.2016).
107. Short and sharp / режим доступа: <http://www.economist.com/node/21556803> (Дата обращения 17.04.2016).
108. Speech by NATO Secretary General Jaap de Hoop Scheffer on Security Prospects in the High North., Iceland. 29.01.2009

<http://www.nato.int/docu/speech/2009/s090129a.html> (Дата обращения 14.04.2016).

109. The Illulissat Declaration. Arctic Ocean Conference, Illulissat, Greenland, 27-29 May 2008. https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/080525_arctic_ocean_conference-outcome.pdf (Дата обращения 11.04.2016).

110. The Northern Dimension of Canada's Foreign Policy. Department of Foreign Affairs and Internationale Trade, 2006 / http://www.international.gc.ca/abouta_propos/oigbig/2005/evaluation/northern_program-programme_nordique.aspx?lang=eng (Дата обращения 08.05.2016).

111. The Norwegian Government's Strategy for the High North, 2006 / <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/UD/Vedlegg/strategien.pdf> (дата обращения 01.04.2016).

112. The Resolution of the European Parliament on Arctic / http://www.eeas.europa.eu/arctic_region/ (Дата обращения 09.04.2016).

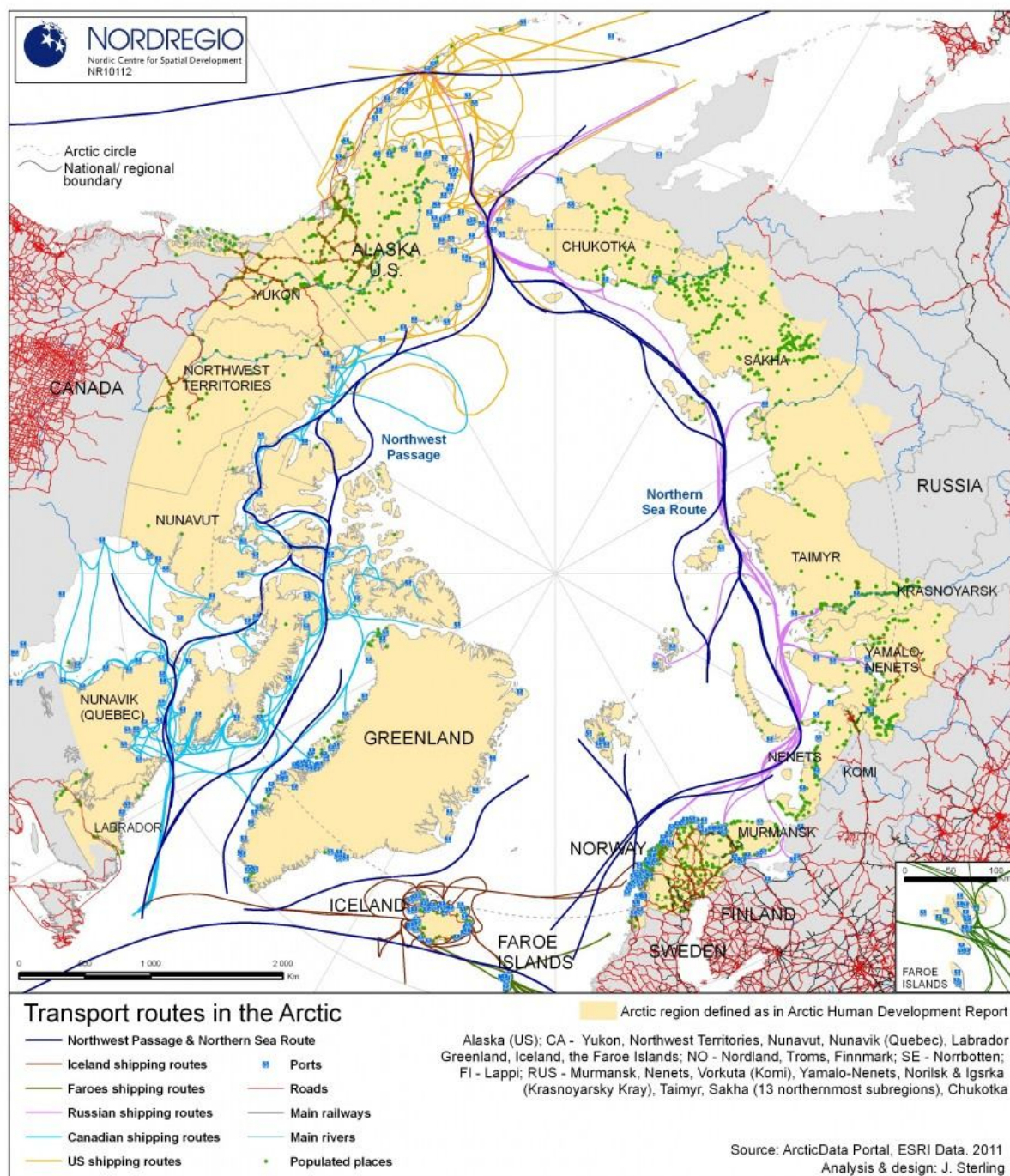
Приложения

Приложение 1

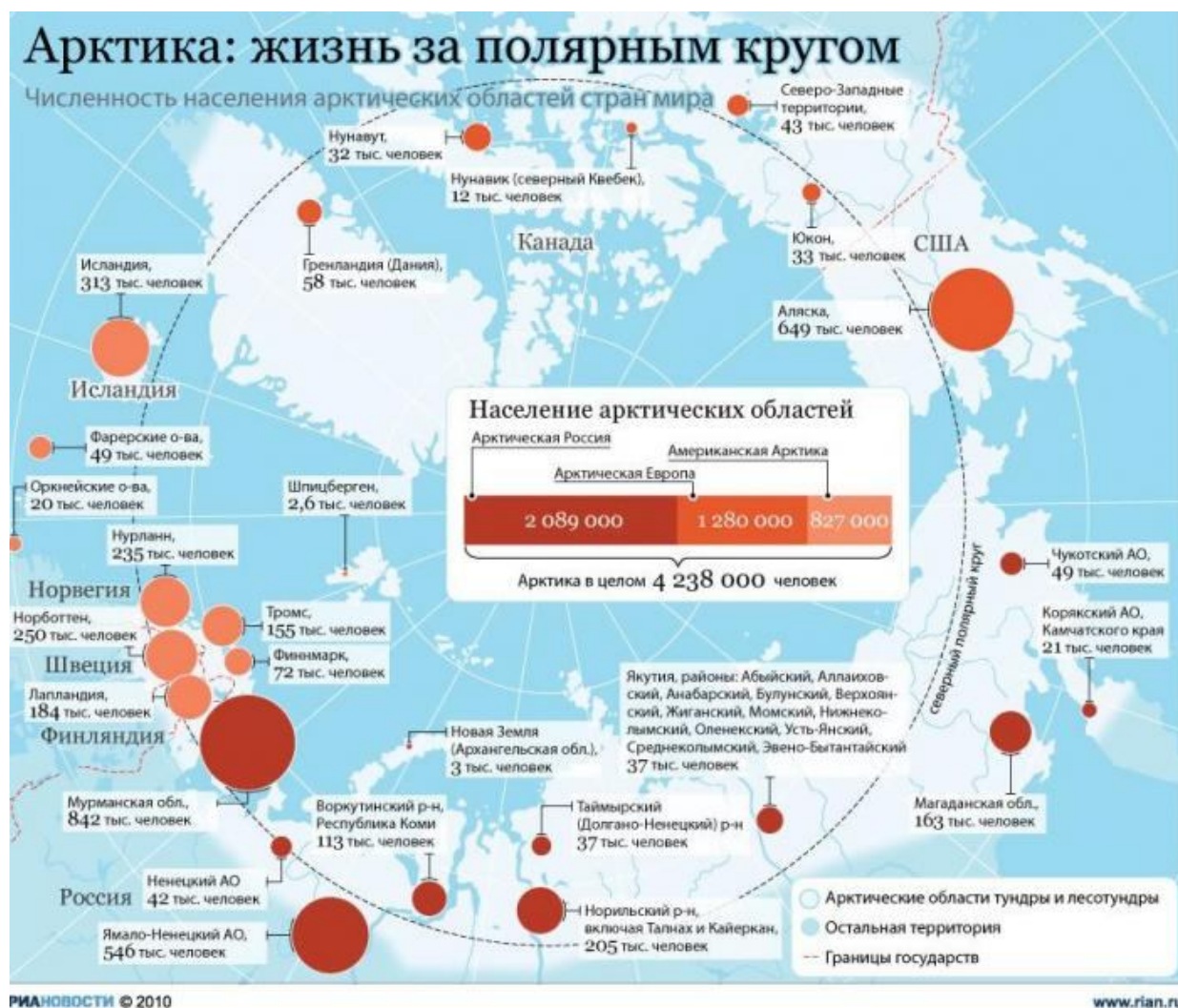
Хартленд.



Транспортные пути Арктики.



Население арктических областей.



Ряд документов регулирующих международное право в Арктическом пространстве по Саваськову П.В.

1954 - Конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью.

1969 - Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью.

1972 - Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов,

1972 - Международные правила предупреждения столкновения судов в море.

1973 - Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов.

1973 - Протокол о вмешательстве в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению моря веществами иными, чем нефть.

1974 - Международная конвенция по охране человеческой жизни на море.

1992 - Конвенция о биологическом разнообразии и так далее.

1996 - Международная конвенция ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ и т.д

Выдержки из Конвенции ООН 1982 г.

Часть 2 раздел 1 статья 2 о «Правовом статусе территориального моря, воздушного пространства над территориальным морем, а также его дна и недр» гласит:

1. Суверенитет прибрежного государства распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних вод, а в случае государства-архипелага - его архипелажных вод, на примыкающий морской пояс, называемый территориальным морем.
2. Указанный суверенитет распространяется на воздушное пространство над территориальным морем, равно как на его дно и недра.
3. Суверенитет над территориальным морем осуществляется с соблюдением настоящей Конвенции и других норм международного права.

Часть 5 статья 55 об «Особом правовом режиме исключительной экономической зоны» гласит:

Исключительная экономическая зона представляет собой район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, который подпадает под установленный в настоящей Части особый правовой режим, согласно которому права и юрисдикция прибрежного государства и права и свободы других государств регулируются соответствующими положениями настоящей Конвенции.

Часть 6 раздел 1 статья 87 о «Свободе открытого моря» гласит:

1. Открытое море открыто для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. Свобода открытого моря осуществляется в соответствии с условиями, определяемыми в настоящей Конвенции, и другими нормами международного права. Она включает, в частности, как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю:

- a) свободу судоходства; b) свободу полетов;
- c) свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы, с соблюдением Части VI;
- d) свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом, с соблюдением Части VI;
- e) свободу рыболовства, с соблюдением условий, изложенных в Разделе 2;
- f) свободу научных исследований, с соблюдением частей VI и XIII.

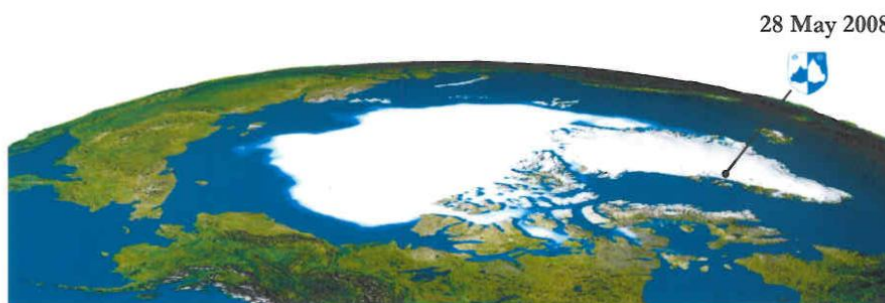
2. Все государства осуществляют эти свободы, должным образом учитывая заинтересованность других государств в пользовании свободой открытого моря, а также должным образом учитывая права, предусмотренные настоящей Конвенцией в отношении деятельности в Районе.

Часть 7 раздел 2 статья 116 о «Праве промысла рыбы в открытом море» гласит:

Все государства имеют право на то, чтобы их граждане занимались рыболовством в открытом море при условии соблюдения:

- a) их договорных обязательств;
- b) прав и обязанностей, а также интересов прибрежных государств, предусмотренных, в частности, в пункте 2 статьи 63 и в статьях 64 - 67;
- c) положений настоящего Раздела.

Илулиссатская декларация, начальня страница.



THE ILULISSAT DECLARATION
ARCTIC OCEAN CONFERENCE
ILULISSAT, GREENLAND, 27 – 29 MAY 2008

At the invitation of the Danish Minister for Foreign Affairs and the Premier of Greenland, representatives of the five coastal States bordering on the Arctic Ocean – Canada, Denmark, Norway, the Russian Federation and the United States of America – met at the political level on 28 May 2008 in Ilulissat, Greenland, to hold discussions. They adopted the following declaration:

The Arctic Ocean stands at the threshold of significant changes. Climate change and the melting of ice have a potential impact on vulnerable ecosystems, the livelihoods of local inhabitants and indigenous communities, and the potential exploitation of natural resources.

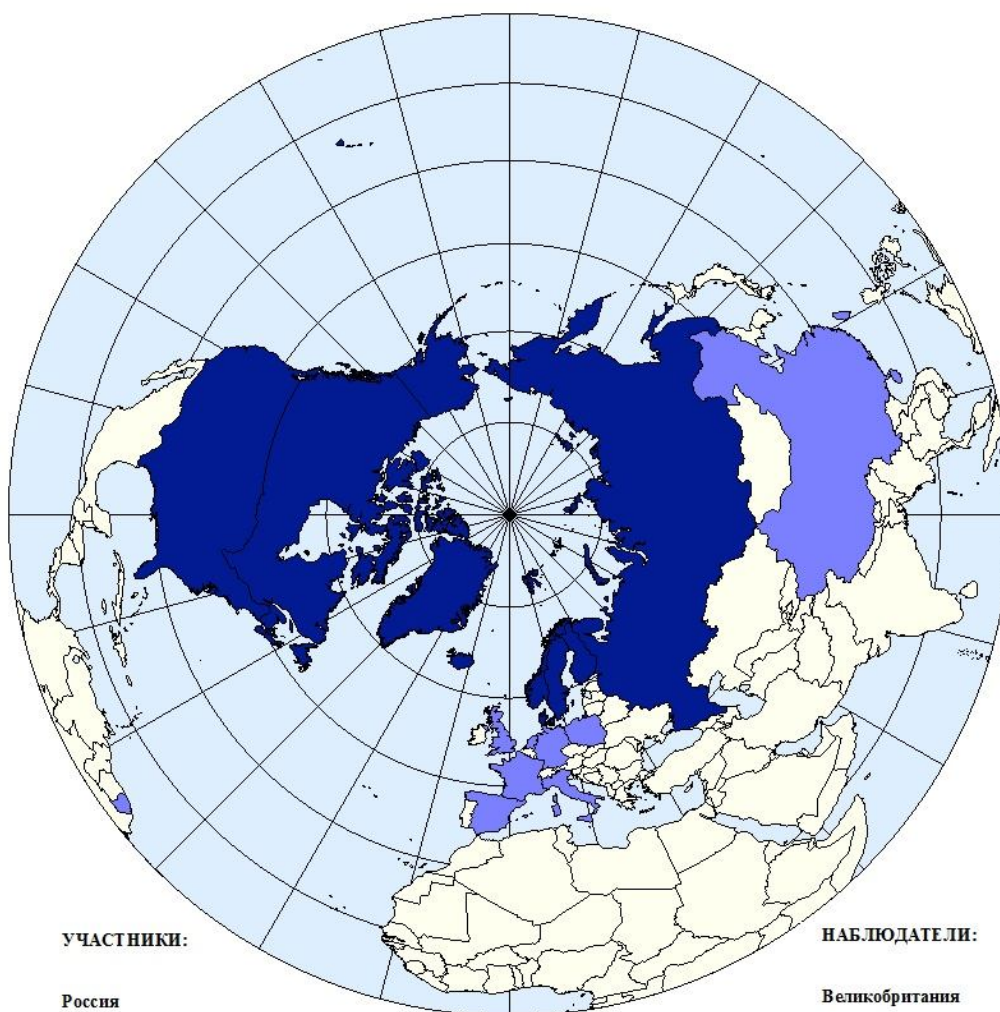
By virtue of their sovereignty, sovereign rights and jurisdiction in large areas of the Arctic Ocean the five coastal states are in a unique position to address these possibilities and challenges. In this regard, we recall that an extensive international legal framework applies to the Arctic Ocean as discussed between our representatives at the meeting in Oslo on 15 and 16 October 2007 at the level of senior officials. Notably, the law of the sea provides for important rights and obligations concerning the delineation of the outer limits of the continental shelf, the protection of the marine environment, including ice-covered areas, freedom of navigation, marine scientific research, and other uses of the sea. We remain committed to this legal framework and to the orderly settlement of any possible overlapping claims.

This framework provides a solid foundation for responsible management by the five

Структура Арктического совета.

ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНЫ	ПОСТОЯННЫЕ УЧАСТНИКИ	РАБОЧИЕ ГРУППЫ
Канада	Международная ассоциация алеутов (AIA)	АСАР
Королевство Дания	Арктический совет атабасков (AAC)	АМАР
Финляндия	Международный совет гвичинов (GCI)	САФФ
Исландия	Циркумполярный совет инуитов (ICC)	ЕРРР
Норвегия	Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации (РАIPON)	РАМЕ
Российская Федерация	Совет саамов (SC)	SDWG
Швеция		ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ
Соединенные Штаты Америки		Целевые группы
		Экспертные группы

Страны-участницы и наблюдатели Арктического совета.



УЧАСТНИКИ:

Россия
США
Канада
Дания
Финляндия
Швеция
Исландия

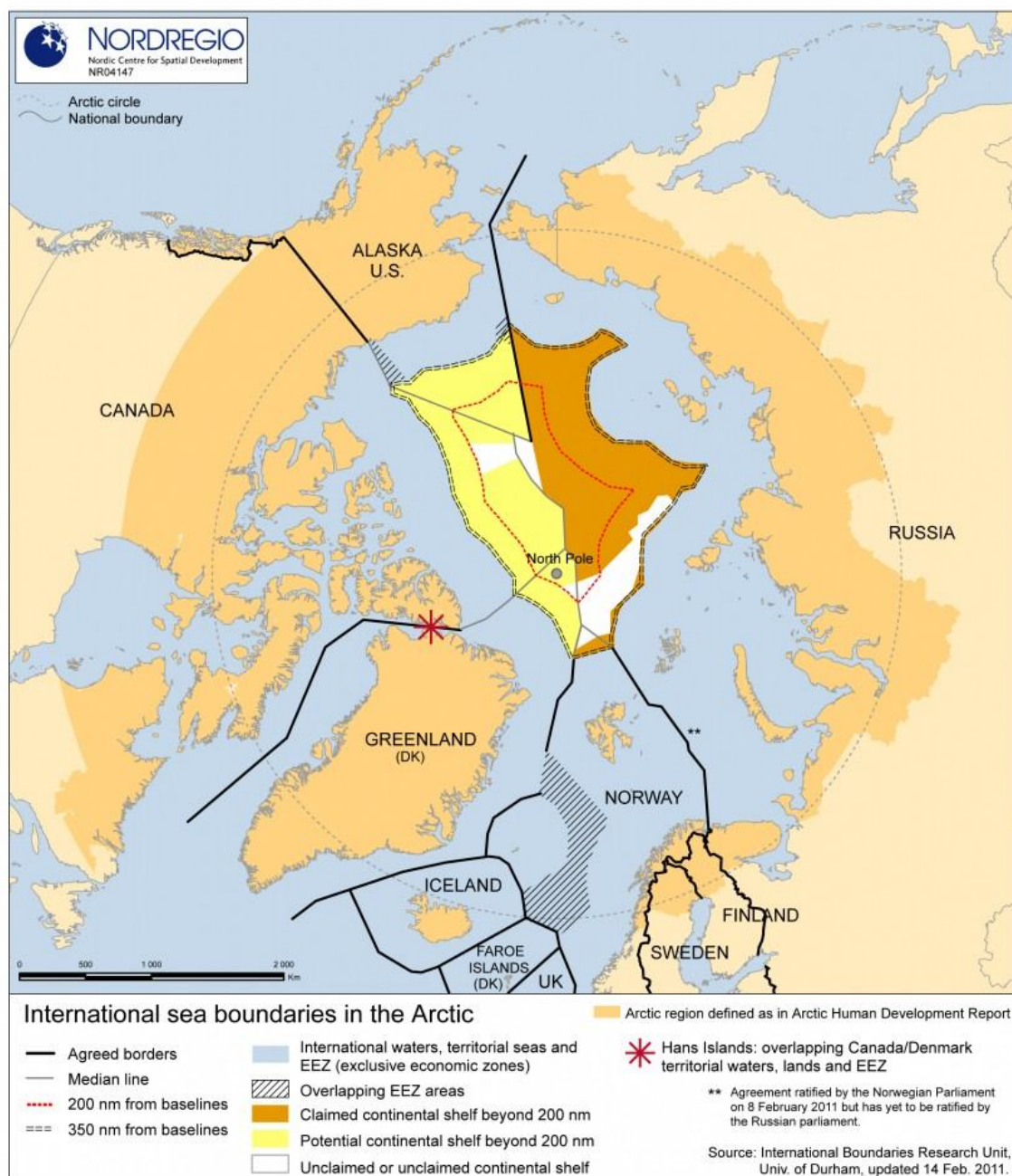
НАБЛЮДАТЕЛИ:

Великобритания
Германия
Испания
Италия
КНР
Республика Корея
Нидерланды
Польша
Франция
Япония
Индия
Сингапур

Государства-члены и регионы Северного совета (синий).



Условное секторальное деление и 200 мильная ИЭЗ (красным пунктиром).



Китайский ледокол «Снежный дракон».



Маршрут транспортировки грузов с использованием СМП и через Суэцкий канал.



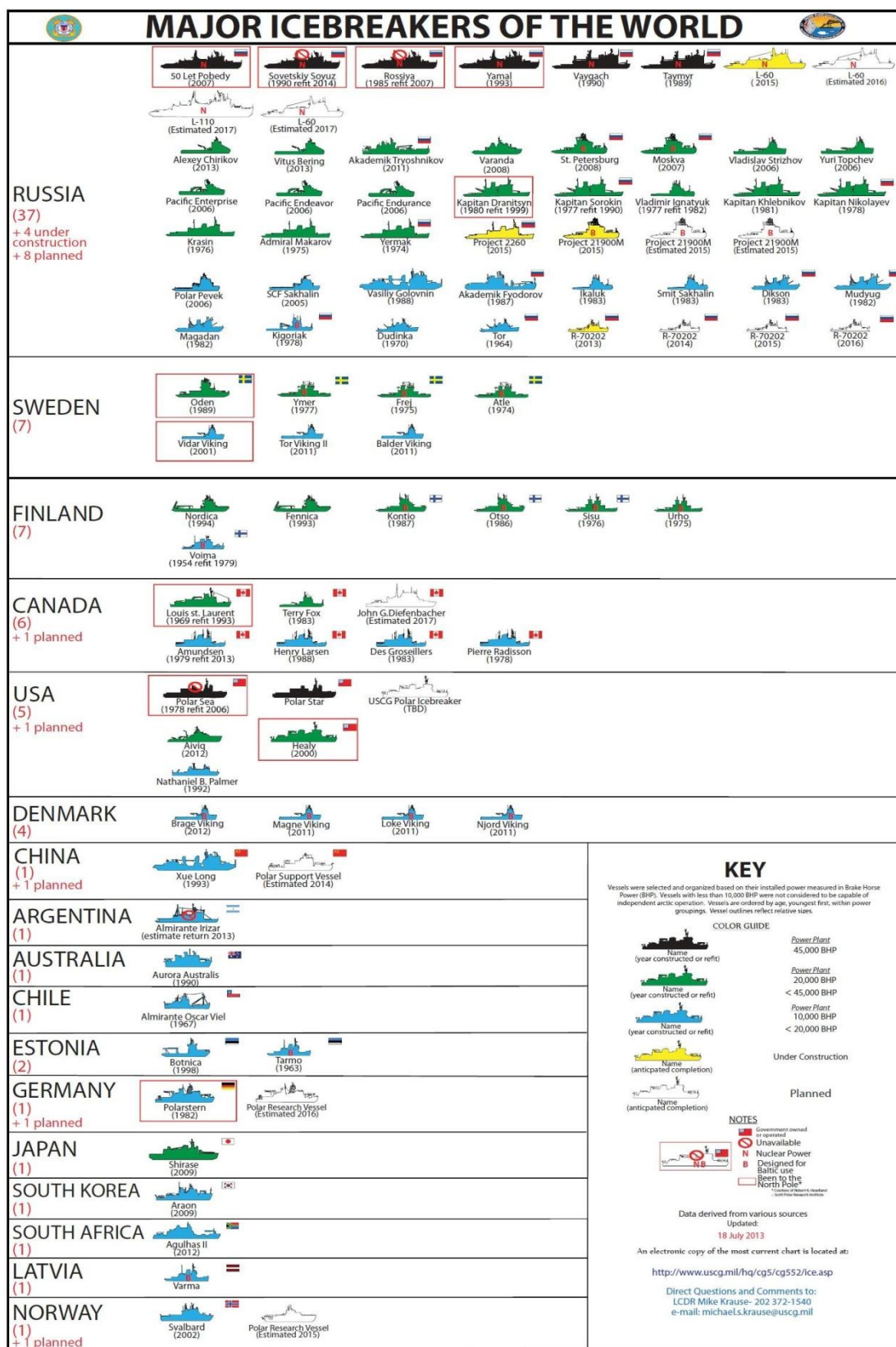
Динамика грузопотоков в Российской Арктике.

Грузопотоки	2015 г.	2020 г.	2015 г.	2020 г.
варианты перевозок	пессимистический	оптимистический		
<i>по направлениям</i>				
<i>Экспорт нефти из Белого и Баренцева морей</i>	30 500	33 500	38 500	42 500
из порта Мурманск (без рейдовых терминалов)	5 000	7 000	10 000	12 000
из портов Архангельск и Битино	8 000	9 000	9 000	10 000
терминал Варандей	10 500	10 500	11 500	12 500
с платформы Приразломное	7 000	7 000	7 000	7 000
<i>Северный завоз</i>	740	890	1 100	1 320
с запада	420	490	655	730
с востока	320	400	445	590
<i>Дугинка</i>	1 305	1 310	2 630	2 635
завоз	500	500	525	525
вывоз	805	810	2 105	2 110
<i>Вывоз из Арктики</i>	935	1 150	2 560	7 985
Карское море	650	760	1 850	2 200
Игарка	200	300	450	500
Тикси	40	40	115	130
Харасавэй	0	0	0	5000
прочие	45	50	145	155
<i>Внутриарктический каботаж</i>	210	250	460	560
<i>Транзитные перевозки</i>	0	0	150	250

Проект важнейшего инфраструктурного проекта - железнодорожной магистрали «Белкомур» (БЕлое море-КОМи-Урал).



Ледокольный флот мира.



Проект завода и терминала по сжиженному природному газу в порту Саббета
(Ямал-СПГ).



SWOT-анализ развития приарктического пространства на 2016- 2025 гг.

	Сценарий 1. Секторальное деление	Сценарий 2. Международное управление	Сценарий 3. Военный конфликт
Сильные стороны	1) Усиление мощи приарктических стран; 2) Разработка новых месторождений 3) Деятельность в водах ведут определенные участники, что защищает от возникновения неприятных и непредвиденных ситуаций от 3-х сторон (терроризм и пр).	1) Совместная борьба с вызовами и угрозами в регионе. 2) Развитие сотрудничества.	1) Завоевание контроля шельфовых месторождений наиболее быстрым способом. 2) Отработка в процессе военных действий тактических и стратегических разработок по правилам ведения боевых действий. Стимулирование роста и модернизации военной сферы, науки, промышленности.
Слабые стороны	1) Неравное деление. 2) Дания и Норвегия выступают за срединный передел. 3) США против секторального деления.	1) Усиление мощи Китая, Индии и Ю.Кореи, Японии, НАТО, ЕС. 2) Несогласие некоторых приарктических стран с подобным управлением. 3) Недостаточность финансов у внерегиональных государств.	1) Требуются серьезные финансовые вложения. 2) Необходимы соответствующие военные силы и кадровая подготовка. 3) Вооруженные силы Дании, Норвегии и Канады слабее. Однако, они являются странами-участницами НАТО.
Перспективы	1) Создание новых рабочих мест для граждан приарктических стран (рыбаки и т.д); 2) Создание новой межднаодно-правовой базы региона. 3) Укрепление сотрудничества между «пятеркой». 4) Создание новой межднаодно-правовой базы региона.	1) Создание новых рабочих мест (рыбаки и т.д). 2) Рост экономик внерегиональных стран. 3) Рост научно-исследовательской деятельности внерегионалов. 4) Создание новой межднаодно-правовой базы региона.	-

Угрозы	<p>1) Неприятие международным сообществом подобного сценария и как результат возможен военный конфликт</p> <p>2) Введение политических и экономических санкций.</p>	<p>1) Конфликты и споры между вне- и региональными акторами.</p> <p>2) Урон уникальной природе региона, загрязнение вод и.тп.</p> <p>3) Сложнее контролировать регион, и как результат террористические акты.</p>	<p>1) Возможный ядерный удар.</p> <p>2) Урон странам-участницам конфликта.</p> <p>3) Вовлечение военных блоков = неравные силы противоборствующих стран.</p> <p>4) Экологическая катастрофа. Урон уникальной природе региона, загрязнение вод и.тп.</p> <p>5) Разрыв дипломатических отношений.</p> <p>6) Введение санкций</p>
--------	---	---	--